

## **DEL OLVIDO DE UNA TRAZA A UNA NUEVA OPORTUNIDAD**

### **El caso del trazado ferroviario regional en desuso de Marchena y su reconversión en Corredor Verde**

**Urbanismo, Paisaje y Sostenibilidad**

Autor Jiménez Jiménez, Moisés Sebastián

DNI 48989637-M

Grupos A1, A2 y A3

Martínez Roldán, Nieves

Ortega Riejos, Francisco Alonso

Zamarreño García, Teófilo

Curso 2016 / 2017

Fecha 4 de septiembre de 2017

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

Universidad de Sevilla

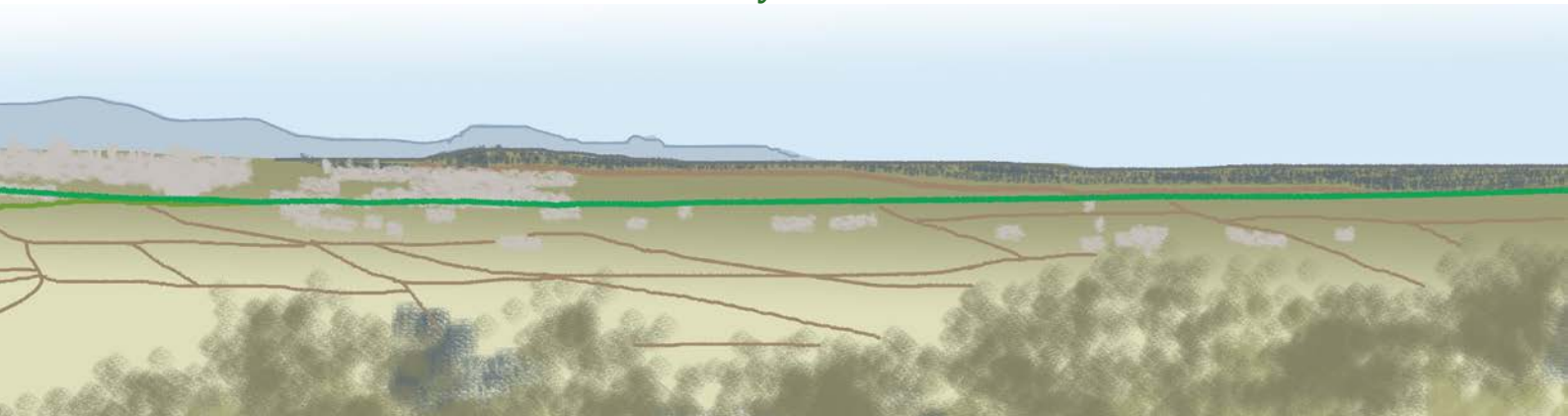


## *Índice*

<b>1. Introducción</b>	<b>4</b>
1.1. Contextualización de la investigación	4
1.2. Fuentes	7
1.3. Agradecimientos	9
<b>2. Consideraciones iniciales</b>	<b>10</b>
2.1. Reflexión sobre el trazado ferroviario en desuso	10
2.2. Algunas alternativas medioambientales	10
2.3. La evolución del ferrocarril hacia nuevas alternativas	11
<b>3. La Campiña sevillana     Acercamiento al caso de estudio</b>	<b>12</b>
3.1. Marco territorial	13
3.2. Estructura viaria	14
3.3. Medio físico	23
3.4. Paisajes de interés cultural	23
3.5. Patrimonio inmueble	27
3.6. Patrimonio arquitectónico	28
3.7. Breve análisis histórico	29
3.8. Patrimonio etnológico	30
3.9. Patrimonio arqueológico	30
3.10. Demografía y economía	32
3.11. Equipamientos	33
<b>4. El ferrocarril en la Campiña sevillana     Acercamiento al caso de estudio</b>	<b>33</b>
4.1. El ferrocarril en Andalucía	33
4.2. El ferrocarril en la Campiña	37
4.3. El Eje Ferroviario Transversal de Andalucía	38



<b>5. Análisis y reconocimiento del ámbito de actuación</b>	<b>41</b>
5.1. Justificación del ámbito de actuación	41
5.2. Reconocimiento detallado del ámbito de actuación	46
5.3. Plan General de Ordenación Urbana de Marchena en el ámbito de actuación	58
<b>6. Propuesta de reordenación urbana de Marchena en las áreas de crecimiento urbano afectadas por la nueva infraestructura ferroviaria</b>	<b>61</b>
6.1. El cerro de la Horca	62
6.2. El Eje Industrial Carretera de Carmona	62
6.3. El Eje Tangencial Norte	63
6.4. Polígono Industrial Écija	64
<b>7. Creación de Corredor Verde como nexo de unión entre el núcleo urbano y los paisajes de interés cultural del municipio</b>	<b>64</b>
7.1. Acceso al <i>corredor verde</i> : Estación ferroviaria actual	65
7.2. Recorrido hacia el oeste: Laguna de Sevilla	66
7.3. Recorrido hacia el este: Ribera del río Corbones	68
<b>8. Conclusiones</b>	<b>70</b>
<b>9. Bibliografía</b>	<b>71</b>
 <b>*Anexo 1: Plano 1/3: Estado actual del municipio de Marchena. Núcleo urbano, relieve y paisaje</b>	
 <b>*Anexo 2: Plano 2/3: Intervenciones 1 y 2</b>	
 <b>*Anexo 3: Plano 3/3: Secciones representativas de las intervenciones 1 y 2</b>	





## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Contextualización de la investigación

#### 1.1.A. Relevancia y oportunidad de estudio



Fig. 1-Plataforma del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía en el tramo Antequera-Sevilla a su paso por Marchena. Fuente: Periódico *El País*. 16 de febrero de 2014, Sevilla [En línea]. Disponible en: [https://elpais.com/ccaa/2014/02/15/andalucia/1392494946\\_337574.html](https://elpais.com/ccaa/2014/02/15/andalucia/1392494946_337574.html). Consultado el 9 de agosto de 2017

Actualmente existe un proyecto para la realización de una gran infraestructura ferroviaria de alta velocidad con el fin de vertebrar las poblaciones más importantes de Andalucía desde Oeste a Este constituyendo el llamado Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Éste comunica grandes núcleos urbanos desde Huelva hasta Almería, pasando por Sevilla, Antequera y Granada. Como cabía esperar, esta infraestructura ha afectado al actual trazado ferroviario regional existente en determinados puntos y tramos o bien está planificado que produzca una serie de cambios que en la actualidad aún no se han producido debido no sólo a la lentitud del proceso de ejecución sino también a cambios de idea y de planeamiento de trazado debido a diferentes motivos, principalmente económicos. Esto causó que, en trayectos que estaban muy próximos al final del proceso de ejecución, se decidiera paralizar las obras, como es el caso del tramo comprendido entre Marchena y Antequera, donde en 2011 se abandonó la idea de hacer la plataforma correspondiente que comunicaba ambas poblaciones.

Por si fuera corta la complejidad en este ámbito del trayecto, se sumaron otros factores, principalmente medioambientales, que también fueron añadidos para la paralización de las obras en este tramo, ya que se había programado que el trazado de esta fuerte infraestructura atravesara lugares naturales protegidos como es el caso de la Laguna de Ojuelos, afectando a la ZEPA (zona sensible de espacio protegido) siendo denunciado el caso a la Unión Europea. Además, llegaron otras nuevas polémicas ya que la Junta de Andalucía, institución encargada de ejecutar este tramo, tomó decisiones desafortunadas como es el caso de la demolición del puente de Mamedra de Marchena del siglo XIX con la promesa de su restauración futura, la cual a fecha de hoy no se ha llevado a cabo, sembrando el descontento de quienes valoran este tipo de patrimonio.

Toda esta situación tan polémica me llamó la atención, principalmente por ser conocedor de este caso de primera mano al ser natural de Marchena. A pesar de toda esta controversia, parece ser que el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía llegará a construirse



y a funcionar más tarde que temprano, por lo que se plantean unas cuestiones respecto a qué ocurrirá con el actual trazado ferroviario que concierne a este ámbito: ¿Se pondrá en valor en un futuro? ¿Cuál será su destino? ¿Desaparecerá totalmente? ¿Volverá a ser usado? ¿Qué función podría tener?...

Por otra parte, es importante mencionar que gran parte de esta polémica tiene lugar en una parte de la Campiña sevillana, una de las siete comarcas naturales en que ha sido dividida la provincia de Sevilla. Este ámbito tiene su prolongación natural hacia la provincia de Córdoba a través de la Campiña cordobesa dotando a todo este marco físico de unas características naturales y paisajísticas muy similares. Este entorno se ve fortalecido por la existencia de vías verdes como la Vía Verde de la Campiña I y Vía Verde de la Campiña II, correspondientes a la Campiña cordobesa y la Campiña sevillana respectivamente. Esta red viaria permite hacer un recorrido desde Marchena (Sevilla) hasta Córdoba permitiendo a sus usuarios disfrutar de vistas muy ricas en naturaleza y con mucho interés cultural.



Fig. 2-Vista de Marchena desde el Cerro de los Olivos. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena (Sevilla)

Tras este conjunto de conocimientos y reflexiones, me encuentro en un fortalecido interés en adentrarme en las cuestiones planteadas anteriormente debido a que es una situación de debate que se producirá en algún momento futuro sobre en qué modo nosotros, como seres humanos, debemos relacionarnos con esta problemática que acarrearán las vías ferroviarias en desuso respetando la naturaleza, valorando el medio ambiente y disfrutando de esta gran oportunidad que se nos brinda.

### 1.1.B. Hipótesis y Objetivos

Al tratarse del caso de estudio sobre un futuro cuestionamiento o debate sobre cómo debemos operar ante tal circunstancia, es preciso partir de una hipótesis que nos sirva como origen de este estudio. Se trata de la hipótesis futura de que el gran trazado ferroviario transversal de Andalucía llegue a su puesta en funcionamiento y, en el ámbito de Marchena, se ejecute lo que actualmente se encuentra planificado respecto al *Eje Norte del modelo urbano*<sup>1</sup>, con su posterior consecuencia sobre la línea de ferrocarril regional existente, la cual quedaría en desuso.

En cuanto a los objetivos, tras estudiar previamente con detenimiento el ámbito que nos concibe este tema desde una escala territorial, así como su relación con el ferrocarril y su futura problemática anteriormente descrita, podemos establecer los siguientes objetivos:

- Reflexionar sobre la problemática que supone el trazado ferroviario en desuso en el territorio y realizar una aportación al debate que ello conlleva.

- Valorar tanto el patrimonio paisajístico de la Campiña como el patrimonio de

1. Será explicado con más detenimiento a partir del capítulo 5 de este trabajo.

ingeniería civil asociado al mismo.

-Puesta en valor del trazado ferroviario en desuso para su reutilización.

-Valorar y reutilizar los elementos relacionados con la traza en desuso.

-Producir un mayor acercamiento entre el núcleo urbano y los paisajes propios de la Campiña.

-Llegar a determinar una propuesta comprometida con un desarrollo sostenible que respete el medio ambiente.

-Establecer una relación entre la propuesta y el sistema de vías sostenibles del territorio.

-Producir un mejor entendimiento del territorio a través de la intervención.

### **1.1.C. Delimitación y elección del ámbito de estudio**

El ámbito de estudio queda delimitado en el interior de la comarca agrícola de la Campiña sevillana, perteneciendo a las comarcas territoriales de la Campiña de Morón y Marchena y Sierra Sur, concretamente en aquellas zonas afectadas por el trazado correspondiente al Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Esto se justifica debido a que es una de las zonas más susceptibles de ser transformadas tratándose de uno de los ámbitos más representativos a estudiar. Además, resulta de bastante interés al situarse en un entorno en el que existen actualmente alternativas sostenibles a las líneas ferroviarias en desuso como es el caso de la Vía Verde de la Campiña. Por último, se ha seleccionado este ámbito porque se encuentra muy cercano a la provincia de Málaga, por tanto constituye un nexo importante para la conexión de ambas provincias mediante este eje.

### **1.1.D. Metodología**

Para el desarrollo de este trabajo, primeramente se establecerán unas consideraciones previas al análisis del tema para reflexionar sobre él y conocer algunas alternativas medioambientales que se están tomando en la actualidad.

En segundo lugar se hará un acercamiento al caso de estudio a una escala territorial y acercándonos a la temática del ferrocarril en el caso de estudio.

Después, se procederá a la determinación y justificación de un ámbito de actuación en el que posteriormente desarrollaremos la propuesta.

El siguiente paso consistirá en realizar un mayor acercamiento con la finalidad de llevar a cabo un análisis y reconocimiento del ámbito de actuación. Al mismo tiempo estableceremos un diagnóstico sobre el estado en que se encuentra cada uno de los elementos analizados.

Seguidamente se procederá al desarrollo de las intervenciones que se vean oportunas para abordar la problemática de la cuestión.

Finalmente tras desarrollar todos estos contenidos, se hará balance de ello mediante la elaboración de unas conclusiones personales sobre el caso de estudio.

### **1.1.E. Cronograma**

15-28 de febrero: Elección del tema de estudio para la investigación.

1-15 de marzo: Recopilación de la información necesaria para abordar la inves-

tigación. Búsqueda de bibliografía relacionada con el tema a tratar.

16-31 de marzo: Procesamiento de la información recogida y elección de caso de estudio concreto en relación con el tema escogido inicialmente.

1-15 de abril: Elaboración de aproximación de estructura y determinación de objetivos que se pretenden con el trabajo.

16-30 de abril: Descripción de metodología de trabajo, elaboración de introducción y condiciones previas.

1-15 de mayo: Iniciación del proceso de análisis paisajístico e infraestructura ferroviaria de alta velocidad en el territorio.

16-31 de mayo: Búsqueda de casos que permitan conocer distintas alternativas sobre la problemática del tema de estudio.

1-15 de junio: Determinación del ámbito de actuación, reconocimiento y diagnóstico del mismo.

16-30 de junio: Toma de contacto directo con el ámbito de actuación. Determinación de las propuestas con las que se va a intervenir.

1-15 de julio: Búsqueda de cartografía base con la que definir la propuesta y elaboración de plano base.

16-31 de julio: Desarrollo de intervención 1.

1-15 de agosto: Visita de campo 1 y recopilación de datos. Visita de campo 2 y recopilación de datos. Visita de campo 3 y recopilación de datos.

16-31 de agosto: Visita de campo 4. Desarrollo de intervención 2. Elaboración de conclusiones.

4 de septiembre: Entrega final del trabajo fin de grado.

## 1.2. Fuentes

### 1.2.A. Libros

-Fundación de los Ferrocarriles Españoles: Carmen Aycart Luengo (coordinación), Miguel Jiménez Vega (textos) y Arantxa Hernández Colorado (apoyo técnico), 2008, «*Guía de Vías Verdes*», Volumen 1, Madrid (España), Grupo Anaya S. A.

-Andalucía. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, 1990 «*Bases para la ordenación del territorio de Andalucía*», Sevilla (España), Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes.

-Hernández Ramírez, J. y García Vargas, E., 2013, «*Compartiendo el patrimonio: paisajes culturales y modelos de gestión en Andalucía y Piura*», Sevilla (España), Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones.

-Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2011, «*Caminos naturales de España*», Madrid (España), Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.



### 1.2.B. Artículo de Revista

-Arenillas Torrejón, Juan Antonio; Mondéjar Fernández de Quincoces, Pilar; Muñoz Cruz, Valle; y Soro Cañas, Salud. «Cuadernos de los amigos de los museos de Osuna, ISSN 1697. El patrimonio cultural de la Campiña sevillana en el sistema de gestión e información de los bienes culturales (mosaico)», Volumen 14, diciembre de 2012.

-Aycart Luengo, Carmen, «Vías Verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para la movilidad sostenible, ocio y turismo», *Informes de la construcción*, Volumen 53, Número del fascículo 47, julio de 2001.

### 1.2.C. Tesis doctoral:

-Rincón Millán, Juan, «Capítulo 6: Alternativas medioambientales y turísticas para reconversión de la antigua línea ferrea. 6.1: Estudio y análisis de figuras medioambientales y turísticas para la reconversión del trazado ferroviario», Vigil-Escalera Pacheco, Manuel y Marín García, David. *La antigua línea de ferrocarril Jerez-Almargen. Su reconversión en Camino Natural*, Tomo 1, Universidad de Sevilla. Departamento de Didáctica y Organización Educativa, octubre de 2012.

### 1.2.D. Páginas web:

-«Dirección General de Infraestructuras». Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/areas/carreteras>.

-«Wikipedia». 30 de agosto de 2016 [En línea]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Campi%C3%B1a\\_de\\_Mor%C3%B3n\\_y\\_Marchena](https://es.wikipedia.org/wiki/Campi%C3%B1a_de_Mor%C3%B3n_y_Marchena). Consultado el 10 de mayo de 2017.

-«Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglos XIX y XX». Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/index.html>.

-«Ferropedia». 8 de marzo de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Portada>.

-«Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico». Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <http://www.iaph.es/web/>.

-«Patrimonio Inmueble de Andalucía». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <https://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/>.

-«Senderismo por la Campiña sevillana». Rural [En línea]. Disponible en: <http://www.destinosevillarural.com/es/rutas/6/rutas-de-naturaleza/34/senderismo-por-la-campi-na-sevillana>.

### 1.2.E. Planes Generales de Ordenación Urbana

-«Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena». Ayuntamiento de Marchena. 27 de diciembre de 2007 [En línea]. Disponible en: <http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avMUT.htm>.

-«Plan General de Ordenación Urbana de Arahal». Delegación de Urbanismo. Ayuntamiento de Arahal. 21 de junio de 2012 [En línea]. Disponible en: <http://arahal.org/urbanismo/pgou/inicial/indice.pdf>.

-«*Plan General de Ordenación Urbana de Osuna*». Planos de Ordenación. Ayuntamiento de Osuna. 6 de noviembre de 2009 [En línea]. 19 de enero de 2007 Disponible en: <http://www.osuna.es/index.php?id=pgou>.

-«*Plan General de Ordenación Urbana de Paradas*». Planos de Ordenación. Ayuntamiento de Paradas. 25 de mayo de 2005 [En línea]. Disponible en: <http://www.paradas.es/opencms/opencms/paradas/ayuntamiento/listarlospgou.html>.

-«*Plan General de Ordenación Urbana de Utrera*». Urbanismo. Ayuntamiento de Utrera. 16 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: [http://www.utrera.org/opencms/opencms/utrera/content/uoin/info/info\\_aprobacion-provisional-3-plan-general-del-plan-general-de-ordenacion-urbana-utrera-.html](http://www.utrera.org/opencms/opencms/utrera/content/uoin/info/info_aprobacion-provisional-3-plan-general-del-plan-general-de-ordenacion-urbana-utrera-.html).

### 1.2.F. Cartografía

-«*Base cartográfica de Andalucía (dwg) (2013)*». Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/bca-descargas/>.

-«*Mapa 1:25000. Visor SigPac V 3.1. Sistema de Información Geográfica de Parcelas Agrícolas (SIGPAC)*». Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sigpac.mapa.es/fga/visor/>.

-«*Mapa de cultivos 2000-2010*». Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sig.mapama.es/siga/>.

### 1.2.G. Visitas de campo

-Visitas de campos y recopilación de datos en diferentes fechas.

## 1.3. Agradecimientos

Todo este trabajo no se podría haber realizado por mi parte de no ser por las personas que lo han hecho posible, me han ayudado, aconsejado, animado y guiado por todo este mar de ideas. Primeramente me gustaría agradecer a mi familia y en especial a mis padres Sebastián Jiménez Cortés y Catalina Jiménez Pérez por todos sus esfuerzos para permitirme poder estudiar este Grado de Arquitectura ayudándome todo lo posible en todos estos años incondicionalmente. Seguidamente tengo que dar las gracias a los profesores integrantes de este tribunal de Trabajo Fin de Grado: Teófilo Zamarreño García, Francisco Alonso Ortega Riejos y Nieves Martínez Roldán, ya que ellos me han guiado, aconsejado y ayudado en la elaboración de este Trabajo Fin de Grado. Además me han dado un trato y atención ejemplar y les estoy agradecido por su amabilidad, profesionalidad y el respeto mostrado hacia mí y el resto de estudiantes. Agradecer también a mi hermano José Vicente por todo el apoyo incondicional que he recibido por su parte en todos estos años de estudio y por ser amigo además de hermano. Aquí es importante no olvidarme de mis amigos, que siempre me han deseado lo mejor y me han animado bastante en todo lo que he hecho. Agradecer a mi buen amigo José Martín Macho por su gran ayuda en las visitas de campo, tanto por la información que me ha aportado de los diferentes lugares visitados como su interés por sacar el máximo jugo posible a cada una de las visitas.

Por último agradecer el trato amable que he recibido por parte de los bibliotecarios de las facultades de Arquitectura, Humanidades, Antropología y Turismo y Finanzas.

## 2. CONSIDERACIONES INICIALES

### 2.1. Reflexión sobre el trazado ferroviario en desuso

El ferrocarril ha constituido uno de los principales medios de transporte desde sus inicios hasta la actualidad. Durante muchas décadas ha contribuido a un crecimiento del desarrollo económico en muchas regiones del mundo afectando a su ordenación territorial. Ha logrado comunicar distantes núcleos urbanos, ha ofrecido gran movilidad a sus habitantes y ha contribuido con un gran aporte en el transporte de mercancías. Este desarrollo tecnológico claramente ha supuesto un hecho importante para la historia de la humanidad.

En la actualidad la situación es diferente. La vía rodada ha venido reemplazando en muchos casos al antiguo ferrocarril y por tanto gran parte de las líneas ferroviarias han llegado al desuso. Esto ha afectado a gran parte de zonas rurales haciendo decaer su actividad y produciéndose el abandono y deterioro de las antiguas vías ferreas que en gran parte de los casos se han convertido en caminos de tierra.

Por otro lado, la sociedad ha ido desarrollando una preocupación por la conservación del patrimonio cultural y natural en los últimos años. Así, surgen usuarios interesados en hacer turismo de una forma más alternativa, como es el caso del senderismo, el cicloturismo, las rutas a caballo o los itinerarios naturales y culturales. Por tanto, es necesario cubrir las alternativas de ocio para estos usuarios permitiéndoles disfrutar del patrimonio cultural y natural y contribuyendo a un desarrollo sostenible en el medio rural.

### 2.2. Algunas alternativas medioambientales

Es en el marco explicado anteriormente cuando surgen una serie de modelos de reconversión que suponen una clara alternativa medioambiental para los trazados ferroviarios en desuso. Algunas de estas alternativas han tenido un gran éxito, como son los casos de la Vía Verde, el Camino Natural y el Sendero Urbano. A continuación se explicará brevemente en qué consiste cada una de ellas.<sup>2</sup>



Fig. 3-Vía Verde del Plazaola (Navarra). Fuente: *Entre Chiquitines* [En línea]. Disponible en: [http://www.entrechiquitines.com/viajes\\_familia/wp-content/uploads/2011/10/Via\\_Verde\\_Plazaola\\_Navarra-620x390.jpg](http://www.entrechiquitines.com/viajes_familia/wp-content/uploads/2011/10/Via_Verde_Plazaola_Navarra-620x390.jpg). Consultado el 10 de agosto de 2017



Fig. 4-Camino Natural de Piloña (Asturias). Fuente: *Casi Aventurilla*. 28 de noviembre de 2016 [En línea]. Disponible en: <http://www.casiaventurilla.com/wp-content/uploads/2016/11/P1130252.jpg>. Consultado el 10 de agosto de 2017



Fig. 5-Sendero en Ciudad Salitre Oriental, Bogotá (Colombia). Fuente: *Asociación de copropiedades y entes jurídicos vecinos del obelisco de Ciudad Salitre*. 29 de mayo de 2012, Ciudad Salitre [En línea]. Disponible en: <http://asobel.blogspot.com.es/2012/05/el-camino-de-la-vi-da-un-sendero-que.html>. Consultado el 10 de agosto de 2017

2. Fuente: Rincón Millán, Juan. «Capítulo 6: Alternativas medioambientales y turísticas para reconversión de la antigua línea ferrea. 6.1: Estudio y análisis de figuras medioambientales y turísticas para la reconversión del trazado ferroviario». Vigil-Escalera Pacheco, Manuel y Marín García, David. *La antigua línea de ferrocarril Jerez-Almargen. Su reconversión en Camino Natural*. Tomo 1. Universidad de Sevilla. Departamento de Didáctica y Organización Educativa. Octubre de 2012. Páginas 219 a 232.



### **2.2.A. Las vías verdes**

Nacen de la preocupación por la recuperación de los viejos trazados ferroviarios en desuso y el patrimonio cultural de ingeniería civil asociado a él. Se trata de caminos no motorizados que discurren por donde en su día lo hicieran las plataformas ferroviarias. Así, conforman una red de la actividad productiva de una época pasada pero siendo dotadas de un uso recreativo o de ocio. La Vía Verde del Plazaola (Navarra) (véase Fig. 3) es un claro ejemplo de este tipo de vía.

### **2.2.B. Los caminos naturales**

Se trata de caminos no motorizados originados por la reconversión de infraestructuras de transporte, tales como vías pecuarias, cordeles, trazados ferroviarios o caminos tradicionales con el fin de producir una aproximación a la naturaleza contribuyendo a un desarrollo sostenible del medio rural. Podría citarse como ejemplo el Camino Natural de Piloña (Asturias) (véase Fig. 4).

### **2.2.C. Los senderos urbanos**

Tienen su origen en la concienciación medioambiental de los ciudadanos, quienes deciden abandonar ciertos vehículos motorizados y contaminantes y abogar por el uso de unos medios de transporte no motorizados y por tanto no contaminantes con el fin de evitar los altos niveles de contaminación y los respectivos costes que supone el uso de combustibles. Nacen así, figuras como el carril-bici en gran cantidad de ciudades, que permite acoger no sólo a bicicletas sino gran cantidad de medios no motorizados. El Sendero en Ciudad Salitre Oriental (Bogotá) (véase Fig. 5) podría ser un buen ejemplo de ello.

## **2.3. La evolución del ferrocarril hacia nuevas alternativas**

En España, la primera línea de ferrocarril entró en funcionamiento en el año 1848 produciéndose un gran desarrollo ferroviario. A comienzos del siglo XX, disponía de una consolidada red que sumaba una longitud que superaba los 13000 kilómetros. Posteriormente, los conflictos bélicos, tanto nacionales como internacionales, interfirieron en el desarrollo de esta red, la cual alcanzaba su punto máximo superando la longitud de 18000 kilómetros en 1950. A partir de este año se produjo un descenso en la longitud máxima ferroviaria que vino acompañado por la emigración de gran parte de la población desde las zonas rurales hacia las regiones más industrializadas provocando una situación de abandono de las regiones interiores.

Paralelamente, se va produciendo un proceso que sentenciará poco a poco a los medios de transporte ferroviarios, se trata de la motorización y la llegada de los nuevos medios de transporte, principalmente en el ámbito terrestre mediante las carreteras. Con este marco, las infraestructuras ferroviarias que estaban en proceso de construcción quedaron totalmente paradas y comenzó a producirse el cierre de algunas líneas ferroviarias, por lo que la longitud total de la vía ferrea descendió notablemente.

En la década de los 90, España cuenta con gran cantidad de líneas en estado de abandono y gran parte del patrimonio ferroviario en desuso. Se inician programas como el de Vías Verdes en el que se encarga a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la elaboración de un Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso que quedando concluido en octubre de 1993. Con este inventario, se pudo identificar numerosas líneas ferroviarias, sumando una longitud total de 5764 kilómetros. Es entonces cuando pasa a tomar parte la creación de las Vías Verdes, las cuales permitirán el acondicionamiento del trazado ferroviario, así

como el funcionamiento de edificios que daban servicio a este medio de transporte y que se encontraban completamente abandonados.<sup>3</sup>

### 3. LA CAMPIÑA SEVILLANA ACERCAMIENTO AL CASO DE ESTUDIO



Fig. 6-La Campiña sevillana. Fuente: *Da tu Opinión*. 2004 [En línea]. Disponible en: <http://static.panoramio.com/photos/original/34223185.jpg>. Consultado el 11 de agosto de 2017

El ámbito objeto de estudio se encuentra en la comunidad autónoma de Andalucía, al sur de España, concretamente en una de las 11 comarcas agrícolas (basadas en criterios de carácter geográfico y natural) en que se divide la provincia de Sevilla: La Campiña. Se trata de la comarca más extensa de todas con un área aproximada de 5000 km<sup>2</sup> y una altitud máxima de 600 metros. Además, es caracterizada por su riqueza cultural y monumental al igual que dispone de paisajes de gran valor albergando diferentes hábitats naturales.

Al mismo tiempo y conforme a lo establecido por la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, la provincia de Sevilla se compone de 9 comarcas diferenciadas según criterios territoriales, socioeconómicos y demográficos, de la siguiente manera: El Aljarafe, Bajo Guadalquivir, Campiña de Carmona, Campiña de Morón y Marchena, Comarca Metropolitana de Sevilla, Comarca de Écija, Sierra Norte, Sierra Sur, Vega del Guadalquivir. Así, el ámbito que vamos a estudiar se encuentra en áreas pertenecientes a la Campiña de Morón y Marchena y la Sierra Sur.

#### La Campiña de Morón y Marchena

La Campiña de Morón y Marchena está situada en el sureste de la provincia y está formada por los municipios siguientes: Coripe, Arahál, La Puebla de Cazalla, Marchena, Montellano, Morón de la Frontera y Paradas. Limitando al norte con la Campiña de Carmona y la Comarca de Écija, al este con la Sierra Sur, al sur con la Sierra de Cádiz (Cádiz) y al oeste con el Bajo Guadalquivir y el Área Metropolitana de Sevilla.

Esta comarca se sitúa en el sureste de la provincia y dispone de un área total de 1481 km<sup>2</sup>, una población cercana a los 100000 habitantes y una densidad de 6255 habitantes

3. Fuente: Aycart Luengo, Carmen. «Vías Verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para la movilidad sostenible, ocio y turismo». *Informes de la construcción*. Volumen 53. Número del fascículo 47. Julio de 2001. Páginas 17 a 29.

por kilómetro cuadrado.<sup>4</sup>

### La Sierra Sur

La Sierra Sur de Sevilla se sitúa en el extremo sureste de la provincia y la componen los siguientes municipios: Aguadulce, Algámitas, Badolatosa, Casariche, El Coronil, El Rubio, El Saucejo, Estepa, Gilena, Herrera, La Roda de Andalucía, Lora de Estepa, Los Corrales, Marinaleda, Martín de la Jara, Osuna, Pedrera, Pruna y Villanueva de San Juan. Limitando al norte con la Comarca de Écija y con la Campiña Sur de Córdoba (Córdoba), al este con la Subbética (Córdoba) y la Comarca de Antequera (Málaga), con la que también limita al sur junto a la Sierra de Cádiz (Cádiz) y al oeste con la Campiña de Morón y Marchena.

Esta comarca dispone de un área total de 1585 km<sup>2</sup> y una población cercana a los 90000 habitantes.<sup>5</sup>

## 3.1. Marco Territorial

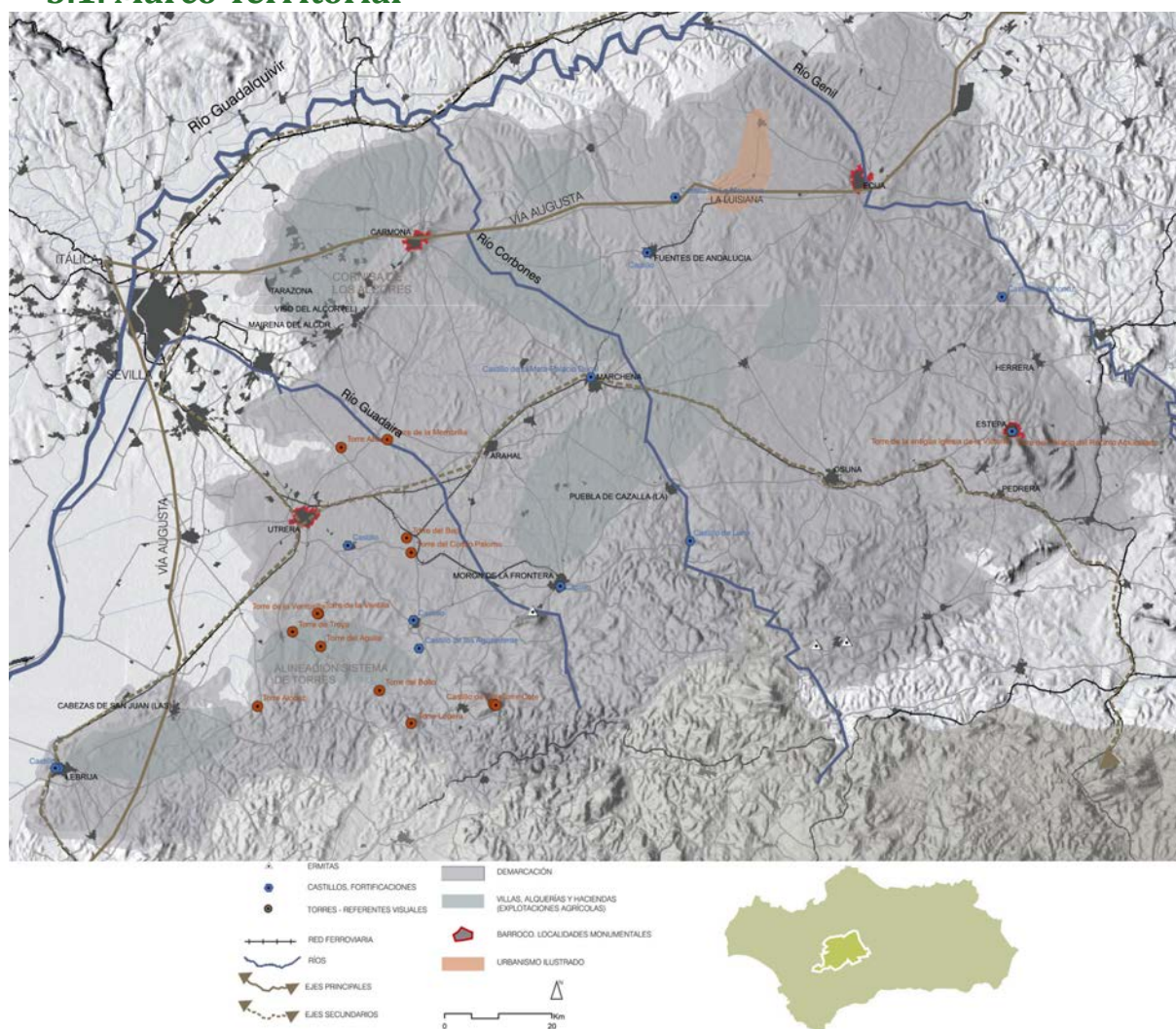


Fig. 7-Marco Territorial de la Campiña sevillana. Fuente: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn\\_Paisajxstica\\_Campixa\\_de\\_Sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn_Paisajxstica_Campixa_de_Sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017

4. Fuente: «Campiña de Morón y Marchena». Wikipedia. 30 de agosto de 2016 [En línea]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Campi%C3%B1a\\_de\\_Mor%C3%B3n\\_y\\_Marchena](https://es.wikipedia.org/wiki/Campi%C3%B1a_de_Mor%C3%B3n_y_Marchena). Consultado el 10 de mayo de 2017.

5. Fuente: «Sierra Sur de Sevilla». Wikipedia. 9 de julio de 2016 [En línea]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Sierra\\_Sur\\_de\\_Sevilla](https://es.wikipedia.org/wiki/Sierra_Sur_de_Sevilla). Consultado el 10 de mayo de 2017.



La Campiña sevillana se encaja territorialmente en el área comprendida entre la cordillera subbética y el valle del Guadalquivir. Este ámbito se articula físicamente mediante los tres valles fluviales pertenecientes a los ríos Guadaira, Corbones y Genil, los cuales discurren en paralelo hasta desembocar en el río Guadalquivir. De este modo el río Guadalquivir ha sido gran elemento articulador del eje este-oeste, teniendo un papel indispensable en las comunicaciones de este eje. Estas comunicaciones se complementan con las producidas a través de los tres valles fluviales citados anteriormente en el eje norte-sur provocando, en consecuencia, una gran articulación territorial de los distintos asentamientos de la Campiña. Esta demarcación continúa cobrando importancia hasta la actualidad al suponer la base de los dos ejes de flujos más destacados de la región: el eje Carmona-Écija y el eje Arahál-Osuna-Estepa.<sup>6</sup>

El ámbito de la Campiña ha experimentado un gran desarrollo en el que han florecido diversas culturas debido a la riqueza de sus tierras, la posibilidad de abastecer fácilmente de agua las diferentes zonas y la gran proximidad a la metrópolis de Sevilla. Estas culturas han propiciado a esta zona de una gran riqueza arqueológica ligada al desarrollo urbano desde la antigüedad. Así, se ha desarrollado una red de ciudades de tamaño medio, las cuales han ocupado todo este entorno manteniendo una equidistancia de separación entre ellas con el fin de favorecer sus economías mediante la explotación de los recursos naturales de este entorno, lo que les ha permitido un desarrollo patrimonial muy particular fruto de los intercambios culturales producidos.

Tras este asentamiento de ciudades se ha configurado una completa red viaria de comunicaciones entre ellas debido a las facilidades topográficas de esta zona. Se trata de una red viaria en la que predominan los tramos largos y rectos.<sup>7</sup>

## 3.2. Estructura viaria

### 3.2.A. Red de carreteras

#### 3.2.A.i. Red de carreteras de Andalucía

En el comienzo del siglo XX tiene lugar la aparición de un nuevo medio de transporte que supone una revolución: el automóvil. Pronto las carreteras dejan de ser recorridas por carretas, diligencias o carros y pasan a ser ocupadas por vehículos motorizados. Se construyen grandes infraestructuras capacitadas y adaptadas para estos vehículos y se engrandece la industria de la automoción.

A comienzos del siglo XX, Andalucía disponía de una red de carreteras que alcanzaba los 6000 kilómetros. Esta cifra sería 5 veces superior a finales del mismo siglo al igual que sus características se vieron claramente mejoradas. La mayor expansión y desarrollo de esta red se llevó a cabo durante las 4 primeras décadas y las 4 finales de siglo. En la década de los 60 el automóvil se convierte en el principal medio de transporte terrestre desplazando y en muchos casos sustituyendo al ferrocarril.

Se comunican las capitales de provincia y otras grandes ciudades mediante autopis-

6. Fuente: «Paisajes y Patrimonio Cultural en Andalucía. Tiempo, Uso e Imágenes». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacion\\_Paisajistica\\_Campixa\\_de\\_Sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacion_Paisajistica_Campixa_de_Sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

7. Fuente: «Guía Digital del Patrimonio Cultural». Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/web/canales/conoce-el-patrimonio/guia-digital/textos-e/Demarcacion\\_Campina\\_Sevilla/paisaje/index.html](http://www.iaph.es/web/canales/conoce-el-patrimonio/guia-digital/textos-e/Demarcacion_Campina_Sevilla/paisaje/index.html). Consultado el 3 de mayo de 2017.

tas. Éstas configuran una malla norte-sur y este-oeste a través de toda la comunidad autónoma.

En la zona comprendida entre Córdoba, Jaén y Málaga se concentra el mayor kilómetro de carreteras nacionales al existir gran concentración de poblaciones en esta zona.



Fig. 8-Red de carreteras de Andalucía en el año 2000. Fuente: *Atlas de Historia Económica de Andalucía siglos XIX-XX*. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía. 2000 [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_46.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_46.html). Consultado el 13 de mayo de 2017

Las carreteras comarcales se extienden por todo el territorio sustituyendo lo que anteriormente fueron caminos o cañadas reales. Estas vías conectan con carreteras nacionales y autopistas vertebrando la totalidad del territorio. Algunos de los grandes hechos producidos durante este proceso de expansión son la apertura de la primera autopista, Sevilla-Cádiz, en el año 1971 o el desdoble de la conexión con la Meseta en 1992 o la construcción de la autovía A-92 en el año 2002.<sup>8</sup>

### 3.2.A.ii. Red de carreteras de la provincia de Sevilla y la Campiña

En la provincia de Sevilla destaca la autopista A-92 Sevilla-Málaga-Granada como red básica estructurante que recorre de oeste a este toda la provincia pasando por Alcalá de Guadaíra, Arahal, Paradas, La Puebla de Cazalla, Osuna, Aguadulce, Estepa, Lora de Estepa y Roda de Andalucía.

Las carreteras de estado existentes parten de la metrópolis de Sevilla hacia direcciones norte, sur, este y oeste mientras que las redes de articulación e intercomarcales comunican de manera directa unas poblaciones con otras dibujando una retícula diagonal respecto a las carreteras de estado, a las cuales complementan.

8. Fuente: «*Las carreteras de Andalucía en el año 2000*». Atlas de Historia Económica de Andalucía siglos XIX-XX. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_46.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_46.html). Consultado el 13 de mayo de 2017.

En cuanto a la Campiña, queda atravesada longitudinalmente por la autopista A-92 de oeste a este. Existen vías de la red básica de articulación como la A-394, que comunica Utrera con Arahál, o la A-364, que comunica Écija con Marchena. Las vías intercomarcales son las que más kilómetros suman en este entorno. Destaca la A-380 que comunica Carmona con Marchena y con La Puebla de Cazalla.

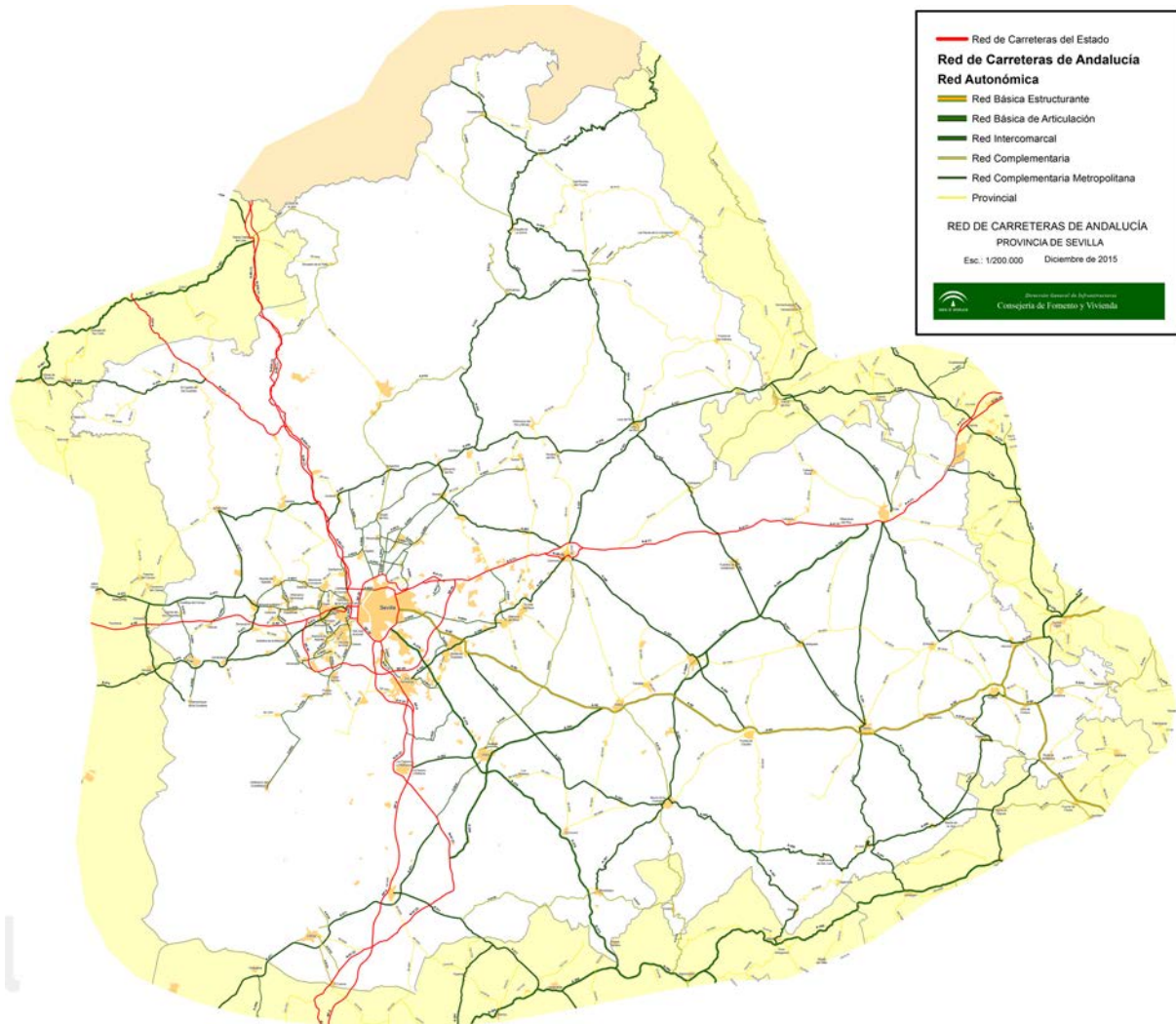


Fig. 9-Red de carreteras de la provincia de Sevilla. Fuente: *Actualización de Red de Carreteras de Andalucía. Provincia de Sevilla. Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. Diciembre de 2015* [En línea]. Disponible en: [http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/carreteras/documentos/RCA/DICIEMBRE2015/Red\\_Provincial\\_de\\_Carreteras\\_de\\_Andalucia/sevilla.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/carreteras/documentos/RCA/DICIEMBRE2015/Red_Provincial_de_Carreteras_de_Andalucia/sevilla.pdf). Consultado el 11 de mayo de 2017

### 3.2.B. Viario alternativo en la Campiña

#### 3.2.B.i. Vías Verdes

Actualmente existen tres vías verdes en la comarca. Dos de las cuales, fueron originadas por el antiguo trazado ferroviario de *El Marchenilla*. Se trata de un modesto ferrocarril que describía un recorrido muy atractivo entre Córdoba y Marchena. Surge así, la Vía Verde de la Campiña I, la cual conduce desde Valchillón (Córdoba) hasta La Carlota (Córdoba) y la Vía Verde de la Campiña II, la cual conduce desde La Carlota (Córdoba) hasta Marchena (Sevilla).

La tercera vía verde existente es la Vía Verde de los Alcores, la cual fue también originada por un antiguo trazado ferroviario y conducía desde Alcalá de Guadaira hasta Carmona.



La Vía Verde de la Campiña I (ver Fig. 10) alcanza una longitud de casi 30 kilómetros atrevando la Campiña cordobesa por poblaciones como Las Pinedas, Guadalcázar, Redondo Bajo y Redondo Alto.



Fig. 10-Vía Verde de la Campiña I. Fuente: *Fundación de los Ferrocarriles Españoles: Carmen Aycart Luengo (coordinación), Miguel Jiménez Vega (textos) y Arantxa Hernández Colorado (apoyo técnico), 2008, «Guía de Vías Verdes», Volumen 1, Madrid (España), Grupo Anaya S. A., páginas 68 y 69*

La Vía Verde de la Campiña II (ver Fig. 11) sobrepasa los 60 kilómetros de longitud atravesando la Campiña sevillana por poblaciones como El Garabato, Écija, Villanueva del Rey, El Campillo, La Luisiana, Los Pedregales y Fuentes de Andalucía.



Fig. 11-Vía Verde de la Campiña II. Fuente: *Fundación de los Ferrocarriles Españoles: Carmen Aycart Luengo (coordinación), Miguel Jiménez Vega (textos) y Arantxa Hernández Colorado (apoyo técnico), 2008, «Guía de Vías Verdes», Volumen 1, Madrid (España), Grupo Anaya S. A., páginas 76 y 77*

La Vía Verde de los Alcores (véase Fig. 12) alcanza una longitud de 28 kilómetros recorriendo Los Alcores por poblaciones como El Viso del Alcor y Mairena del Alcor.



Fig. 12-Vía Verde de los Alcores. Fuente: *Fundación de los Ferrocarriles Españoles: Carmen Aycart Luengo (coordinación), Miguel Jiménez Vega (textos) y Arantxa Hernández Colorado (apoyo técnico), 2008, «Guía de Vías Verdes», Volumen 1, Madrid (España), Grupo Anaya S. A., páginas 52 y 53*



### 3.2.B.ii. Senderos naturales

En La Campiña se encuentran gran cantidad de senderos, entre los que destacan:

-*Sendero La Calderona*: Se trata de un sendero circular de 13,8 kilómetros, recorrible a pie o en bicicleta, que tiene su inicio en Osuna, concretamente en el kilómetro 34,9 de la A-351 dirección hacia El Saucejo. Recorre la vereda de la Calderona atravesando el arroyo Salado hasta llegar a Las Salinas y Los Enredaderos. Seguidamente transita entre campos de olivares y cereales alcanzando las Viñas de los Llanos. Posteriormente continúa por el paisaje ribereño de la Vereda del Peinado (véase Fig. 14). Finalmente se toma el camino de Urraco para efectuar el camino de vuelta al punto de inicio.<sup>9</sup>



Fig. 13-Sendero La Calderona. Fuente: *Rutas por Andalucía. Andalucía* [En línea]. Disponible en: [http://www.andalucia.org/media/fotos/image\\_178655\\_jpeg\\_470x324\\_q85.jpg](http://www.andalucia.org/media/fotos/image_178655_jpeg_470x324_q85.jpg). Consultado el 22 de agosto de 2017



Fig. 14-Vereda del Peinado. Fuente: *Rutas por Andalucía. Andalucía* [En línea]. Disponible en: [http://www.andalucia.org/media/fotos/image\\_178657\\_jpeg\\_800x600\\_q85.jpg](http://www.andalucia.org/media/fotos/image_178657_jpeg_800x600_q85.jpg). Consultado el 22 de agosto de 2017

-*Sendero La Gomera*: Se trata de un sendero lineal de 7 kilómetros que tiene su inicio en el cerro de la Gomera (Osuna).

La primera parte del trayecto tiene lugar en la Huerta de la Gomera, lugar donde predominan los campos de frutales. Seguidamente continúa por los cortijos del Sol y del Gomerón, lugares desde donde se puede avistar otras poblaciones vecinas como El Saucejo, La Mezquitilla o Villanueva de San Juan. Posteriormente se alcanza la Sierra Pérez y La Ratera Nueva. Finalmente se alcanza el río Corbones, desde donde se avista el Puerto de la Encina. Cabe destacar la fuente de la Gomera, situada en un descansadero-abrevadero de ganado entre la cañada real de Ronda y la vereda El Colmenar de la Partera. El principal interés de este itinerario está en su flora y fauna, las cuales son autóctonas, destacando principalmente la encina.<sup>10</sup>

-*Sendero Necrópolis*: Se trata de una ruta circular que tiene su inicio en Osuna, en la cañada real Marchena-Estepa, la cual nos permite visitar el teatro romano de Osuna (véase Fig. 15), y se caracteriza por la visita a las cuevas de la antigua necrópolis romana (véase Fig. 16) que da nombre a esta ruta. A partir de este punto, la ruta se divide en dos tramos que se comunican posteriormente al ser

9. Fuente: «*Sendero La Calderona (Osuna) - PR-A379*». *Rutas por Andalucía. Andalucía*. Disponible en: <http://www.andalucia.org/es/rutas/sendero-la-calderona-osuna-pr-a-379/>. Consultado el 1 de mayo de 2017.

10. Fuente: «*Senderismo en La Gomera*». Periódico digital *El Pespunte*. 24 de noviembre de 2006, Osuna (Sevilla). Disponible en: <http://www.elpespunte.es/senderismo-en-la-gomera-30521/>. Consultado el 18 de agosto de 2017.

una ruta circular. También podemos encontrar el foro romano en gran parte del trayecto de esta cañada real.<sup>11</sup>

Atraviesa campos de olivares principalmente exponiendo un paisaje muy propio de la Campiña sevillana.



Fig. 15-Teatro romano de Osuna. Fuente: Blog *De Arqueología y Patrimonio*. 2009 [En línea]. Disponible en: [http://2.bp.blogspot.com/-GoJ-cywb0UU4/Uex2x0Ay\\_AI/AAAAAAAAA0M/Ds-kPVn3a72U/s1600/Teatro+Osuna.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-GoJ-cywb0UU4/Uex2x0Ay_AI/AAAAAAAAA0M/Ds-kPVn3a72U/s1600/Teatro+Osuna.jpg). Consultado el 22 de agosto de 2017



Fig. 16-Cuevas de la necrópolis de Osuna. Fuente: *Osuna Turismo*. Ayuntamiento de Osuna. [En línea]. Disponible en: <http://www.osuna.es/fileadmin/templates/inicializr/img/lugares/necropolis.png>. Consultado el 22 de agosto de 2017

-*Sendero Río Corbones*: Su inicio se ubica próximo al cortijo de la Ratera Nueva, en Osuna. Seguidamente toma la vereda del Moralejo hasta el camino del Chinchal. Recorre campos de olivos del cortijo de Almendro. Posteriormente recorre el camino del arroyo de la Cana, donde predomina una rica flora ribereña, hasta alcanzar la ribera del río Corbones, donde se sitúa el embalse navegable de este río (véase Fig. 17). Además, cabe destacar su valorada naturaleza y su riqueza en fauna y flora.<sup>12</sup>



Fig. 17-Embalse del río Corbones (La Puebla de Cazalla). Fuente: Blog *Senderos de Osuna*. 24 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: [http://2.bp.blogspot.com/-JFapnw4i-vv0/VTjGgk\\_5foI/AAAAAAAAAZ8/phnY-3nu5eWE/s1600/DSC\\_0644.JPG](http://2.bp.blogspot.com/-JFapnw4i-vv0/VTjGgk_5foI/AAAAAAAAAZ8/phnY-3nu5eWE/s1600/DSC_0644.JPG). Consultado el 22 de agosto de 2017



Fig. 18-Laguna de la Ballestera (Lantejuela). Fuente: *Caprichos de la Naturaleza*. Turismo Malvasía. 14 de abril de 2013 [En línea]. Disponible en: [https://turismomalvasia.files.wordpress.com/2013/04/dsc\\_3736.jpg](https://turismomalvasia.files.wordpress.com/2013/04/dsc_3736.jpg). Consultado el 22 de agosto de 2017

11. Fuentes: «*Sendero de la Necrópolis de Osuna*». Blog *Contigo a cualquier parte*. 1 de febrero de 2017 [En línea]. Disponible en: <https://contigoacualquierparte.wordpress.com/2017/02/01/sendero-de-la-necropolis-de-osuna/>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

*Senderos turísticos de Osuna*. Ayuntamiento de Osuna. Disponible en: [http://www.casonacalderon.es/imagenes/galerias/osuna/hiking\\_guide.pdf](http://www.casonacalderon.es/imagenes/galerias/osuna/hiking_guide.pdf). Consultado el 1 de mayo de 2017.

12. Fuente: «*Sendero río Corbones*». Blog *Senderos de Osuna*. 24 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://senderososuna.blogspot.com.es/2015/04/sendero-rio-corbones.html>. Consultado el 19 de agosto de 2017.



-*Sendero Las Laguna*: Se trata de un sendero de unos 7 kilómetros de longitud que tiene su inicio en la carretera que comunica El Rubio con Lantejuela. Recorre olivares y parte de la cañada real de El Rubio hasta alcanzar la laguna de la Ballesteria (véase Fig. 18). Esta laguna constituye un preciado paraje natural en el que podemos encontrar vegetación perilagunar además de una rica y variada fauna.

También es posible visitar la laguna de Pedro López en este itinerario. Para ello es necesario tomar el camino del cortijo de los Matorrales y ascender hasta la cima de una colina, desde donde se obtienen unas espléndidas vistas de la laguna de Pedro López. Finalmente el sendero atraviesa un paisaje de estepas.<sup>13</sup>

-*Sendero Ípora – Los Naranjos*: Se trata de un sendero de 10,5 kilómetros que puede ser recorrido a pie o en bicicleta y que tiene su inicio en Osuna, en el kilómetro 84 de la autopista A-92. En este punto se toma el camino de Ípora hasta alcanzar el cortijo de Doña Laura. Seguidamente este camino se convierte en vía pecuaria llamada vereda de Ípora atravesando un paisaje plenamente agrícola que va cambiando hasta convertirse en dehesa de arbustos. Posteriormente se toma la vereda de San Agustín hasta llegar al río Blanco. Durante el trayecto se pueden apreciar bellos paisajes como el bosque de galería del arroyo del cerro del Salado, el arroyo Salinoso (véase Fig. 19), el cortijo de Ípora, el cual se conoce como cortijo Los Naranjos o la fuente de Ípora (véase Fig. 20).<sup>14</sup>



Fig. 19-Arroyo Salinoso. Fuente: Blog *Senderos de Osuna*. 24 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://3.bp.blogspot.com/-GnOS-qnCsXmA/VSzpy9DncDI/AAAAAAAAAEI/k0xfaUtz4Ho/s1600/arroyo%2Bblanco.JPG>. Consultado el 22 de agosto de 2017

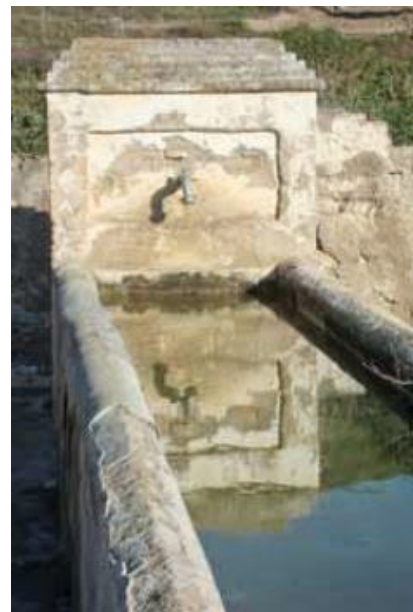


Fig. 20-Fuente de Ípora. Fuente: Blog *Senderos de Osuna*. 24 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://1.bp.blogspot.com/-Ivby9ufXtV4/VSzpyqgf9II/AAAAAAAAAEQ/WWGgHm3DuDQ/s1600/ipor.JPG>. Consultado el 22 de agosto de 2017

13. Fuente: «*Senderos Las Lagunas*». Blog *Senderos de Osuna*. 24 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://senderososuna.blogspot.com.es/2015/04/senderos-las-lagunas.html>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

14. Fuente: «*Sendero Ípora - Los Naranjos - PR-A380*». *Rutas por Andalucía. Andalucía* [En línea]. Disponible en: <http://www.andalucia.org/es/rutas/sendero-ipora-los-naranjos-pr-380/>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

-*Ruta de la vereda Sanabria*: Se trata de una ruta lineal de 7 kilómetros de longitud situada en Marchena. Se caracteriza por no experimentar apenas desnivel (140 metros en el punto más alto y 100 en el punto más bajo). Se inicia en la vereda de Sanabria, en el kilómetro 10 de la carretera que comunica Marchena con Lantejuela y llega hasta la hacienda de Sanabria. En esta ruta se puede apreciar algunos elementos naturales de interés como el arroyo El Salado o la vegetación autóctona mediterránea.<sup>15</sup>

-*Ruta Vistalegre-Montepalacios*: Se trata de un recorrido circular de 15 kilómetros de longitud que tiene lugar en los municipios de Marchena y Paradas. Su inicio se encuentra en el cruce producido entre el camino de Piqueras y la carretera de Morón de la Frontera. Durante el trayecto se pueden apreciar bosques de alcornoques adhesados además de algunos cortijos singulares como el cortijo de Vistalegre (véase Fig. 21).<sup>16</sup>



Fig. 21-Cortijo Vistalegre (Marchena). Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 12 de agosto de 2017, Marchena (Sevilla)



Fig. 22-Puente camino de la Grana - arroyo Alameda (Arahal). Fuente: Blog Arahal Meteo. 11 de marzo de 2012 [En línea]. Disponible en: [http://2.bp.blogspot.com/-DyWlvDnk7ys/T1zNniZd-II/AAAAAAAAAOI/5g0\\_1RD4Zmc/s1600/SL272850cop.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-DyWlvDnk7ys/T1zNniZd-II/AAAAAAAAAOI/5g0_1RD4Zmc/s1600/SL272850cop.jpg). Consultado el 22 de agosto de 2017

-*Ruta al arroyo Alameda por la vereda de los Puertos*: Se trata de un recorrido de 9 kilómetros de longitud que tiene lugar en Arahal. Se inicia en el camino de servicio de la autopista A-92 hasta tomar la vereda de Los Puertos. Seguidamente se toma la senda de la Grana hasta llegar al antiguo puente sobre el que cruzaba la antigua vía ferrea que comunicaba con La Trinidad. A partir de este punto se pueden apreciar palmas y pitas que acompañan a este trayecto. Posteriormente se alcanza el arroyo Alameda. Aparece vegetación mediterránea a ambos lados del camino en la que destacan especies como almendros, acebuches, lentiscos, encinas y palmas. Después se alcanzan los pozos del Arca de origen romano y se retorna hasta la vereda de Los Puertos, la cual conduce al punto de inicio de esta ruta.<sup>17</sup>

15. Fuente: «Senderismo por la Campiña sevillana. Rural». 2017 [En línea]. Disponible en: <http://www.destinosevillarrural.com/es/rutas/6/rutas-de-naturaleza/34/senderismo-por-la-campina-sevillana>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

16. Fuente: «Senderismo por la Campiña sevillana. Rural». 2017 [En línea]. Disponible en: <http://www.destinosevillarrural.com/es/rutas/6/rutas-de-naturaleza/34/senderismo-por-la-campina-sevillana>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

17. Fuente: «Senderismo por la Campiña sevillana. Rural». 2017 [En línea]. Disponible en: <http://www.destinosevillarrural.com/es/rutas/6/rutas-de-naturaleza/34/senderismo-por-la-campina-sevillana>. Consultado el 19 de agosto de 2017.



### 3.2.B.iii. Vías pecuarias de la provincia de Sevilla y la Campiña

La red de vías pecuarias de la provincia de Sevilla se encuentra bastante desarrollada, sobre todo en el área metropolitana de Sevilla, su entorno, en el sur y este de la provincia, donde podemos encontrar distintos tipos de vías, tales como cañadas, coladas, cordeles, veredas u otros tipos de vías pecuarias.

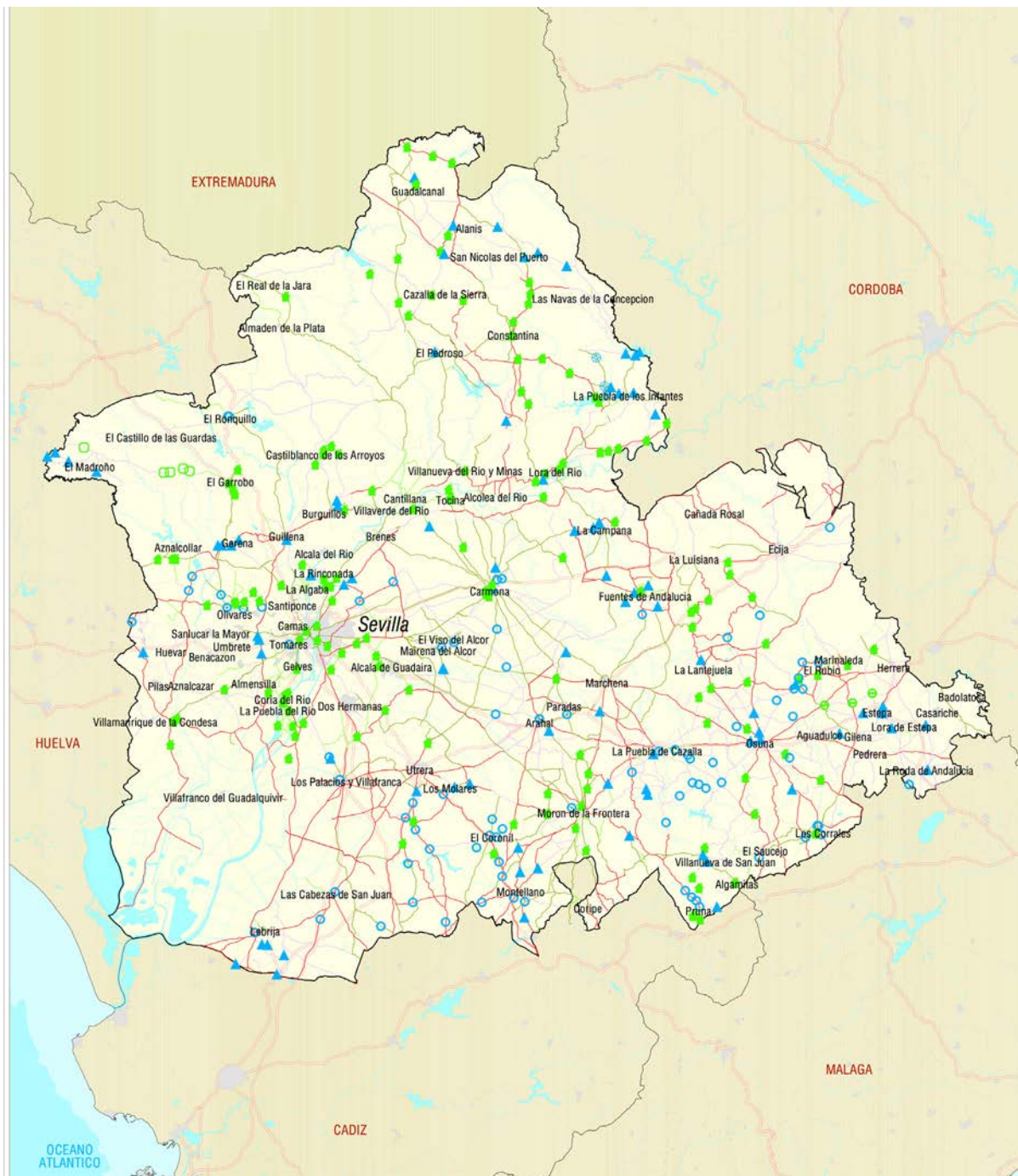


Fig. 23-Vías Pecuarias de la provincia de Sevilla. Fuente: *Inventario de Vías Pecuarias de Andalucía. Provincia de Sevilla*. Andalucía. Mapas de Síntesis. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <http://www.caminoslibres.es/legislacion/vpse.pdf>. Consultado el 11 de mayo de 2017

Las cañadas predominan fundamentalmente en el área metropolitana de Sevilla y su entorno, el entorno de Utrera y Osuna. En comparación a ellas, las coladas y cordeles en esta zona son bastante escasos. Todo lo contrario ocurre en el centro de la provincia, donde las cañadas son escasas y los cordeles abundan en mayor medida, como es el caso de Carmona.



En cuanto a veredas, existe un gran desarrollo en toda la provincia, principalmente en Osuna. En el norte de la provincia el número de veredas es menor que en el resto de la misma aunque es en esta zona donde alcanzan mayor longitud.

Respecto a los descansaderos, existen gran número de ellos en las zonas cercanas al área metropolitana de la capital de la provincia, en la sierra norte y en la sierra sur principalmente, siendo escasos en la Campiña.

En cuanto a abrevaderos, se encuentran esparcidos por toda la provincia, aunque se hacen más escasos en el norte, predominando fundamentalmente en el sur, este y área metropolitana de la capital.

En la Campiña existen varias cañadas aunque predominan fundamentalmente los cordeles. Existen veredas aunque no muchas en comparación a otros puntos. Existen algunos pozos y abrevaderos pero no son numerosos. En el entorno de Marchena, La Luisiana, Osuna, Morón de la Frontera, Fuentes de Andalucía y Utrera abundan cañadas reales mientras que, tal como se dijo anteriormente, en Carmona abundan los cordeles.

### 3.3. Medio Físico



Fig. 24-Campiña alomada de Vistalegre (Marchena). Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 12 de agosto de 2017, Marchena (Sevilla)

El medio físico de la Campiña destaca por constituir una gran llanura con una topografía muy suave a pesar de concentrar algunas formas erosivas hacia el sur y sureste de la misma. Ocupa gran parte de la depresión del valle del Guadalquivir y una pequeña parte de las cordilleras subbéticas.

El clima suele comprender inviernos suaves y veranos muy calurosos, registrando uno de los más calurosos de toda la Península Ibérica. También se caracteriza por contar con una larga duración de horas solares a lo largo del año.

En cuanto a la vegetación natural, destaca el acebuche, el acornoque y la encina. Se trata de una zona que no concentra apenas espacios protegidos aunque cuenta con un pequeño número de lagunas naturales principalmente en La Lantejuela y Utrera.<sup>18</sup>

### 3.4. Paisajes de interés Cultural

La Campiña sevillana se caracteriza por la gran fertilidad y llanura de sus tierras permitiendo así desarrollar una agricultura extensiva que, junto a las características climáticas anteriormente descritas, originan una de las tierras de secano más ricas de toda la península. Esta caracterización es la que ha contribuido a la importancia de su paisaje en la historia destacando unos paisajes de interés cultural. Entre ellos destacan:

18. Fuente: «Paisajes y Patrimonio Cultural en Andalucía. Tiempo, Uso e Imágenes». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn\\_Paisajxstica\\_Campixa\\_de\\_Sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn_Paisajxstica_Campixa_de_Sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

### 3.4.A. Paisaje agrario de Los Alcores y la Vega del Corbones

Como ya se ha explicado anteriormente, los restos arqueológicos constatan la existencia de diferentes culturas asentadas en esta zona de la Campiña y de la cuenca del río Corbones desde el Paleolítico. En la Edad del Cobre se produjo un aumento de la población de esta zona dando origen a algunos núcleos más importantes como *El Gandul*. Debido a la posición estratégica de este territorio se construyeron murallas de defensa en las alturas dominantes de la zona, como es el caso de *Entremalo* y *La Tablada* o en aquellos enclaves donde se facilitaba el aprovechamiento de los recursos del agua, como es el caso del *Acebuchal* y *Alcaudete*. Posteriormente, en época romana, este modelo urbano se consolida asentándose en la cuenca del río Corbones y explotando los cultivos de olivar, viña y cereal. Ya en época andalusí, se expandieron los cultivos de cereales y se introdujo la ganadería en esta zona, dando lugar a zonas agrícolas y ganaderas. Finalmente, con las desamortizaciones producidas en el siglo XIX, este paisaje se configura en grandes latifundios en los que se establecen los cortijos obteniendo como resultado un paisaje que perdura hasta la actualidad.<sup>19</sup>

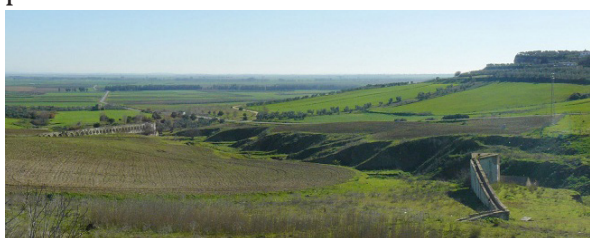


Fig. 25-Conjunto hidráulico de los molinos de Mairena del Alcor. Fuente: Sevilla Actualidad.com. 11 de julio de 2012 [En línea]. Disponible en: <http://www.sevillaactualidad.com/images/stories/imagen/provincia/campina/mairenadelalcor/medioambiente/zonasverdes/conjunto-hidraulico-molinos.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 26-Vista de Los Alcores desde Mairena del Alcor. Fuente: Canonistas.com. Diciembre de 2009 [En línea]. Disponible en: [http://www.canonistas.com/galerias/data/500/medium/IMG\\_8512\\_filtered.jpg](http://www.canonistas.com/galerias/data/500/medium/IMG_8512_filtered.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017

### 3.4.B. Paisaje de Cote

Según los yacimientos arqueológicos encontrados, tenemos constancia de la existencia de asentamientos en las proximidades de Cote desde la Edad del Cobre. Posteriormente, en la Edad del Hierro, tuvieron lugar una serie de asentamientos que desarrollaron núcleos como el de *Amarguillo I*, en El Coronil; *El Casar*, en Utrera; o *La Ballestera III*, *Molino Pintado* y *El Pancorvo* en Montellano. Más tarde, en época romana, florecieron núcleos como *Siarum* y *Salpensa*, cerca de Utrera; o *Callet* en Montellano. La época islámica produjo una expansión de la población, lo que dio lugar al surgimiento de explotaciones rurales. Durante los siglos posteriores, este ámbito fue parte de la frontera de reinos entre castellanos y musulmanes. Esto dio lugar a la construcción de diferentes fortificaciones al sur del reino de Sevilla que se mantuvieron hasta el siglo XV, cuando se implantó el régimen señorial con grandes explotaciones agrarias.<sup>20</sup>

19. Fuente: «Paisaje Cultural. Paisaje agrario de Los Alcores y la vega del Corbones (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: C4 Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros. V1 Valles, vegas y marismas interiores. Ámbito/s: 19 Campiñas de Sevilla. 16 Los Alcores, 17 Terrazas del Guadalquivir». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_agrario\\_alcores\\_vega\\_corbones\\_sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_agrario_alcores_vega_corbones_sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

20. Fuente: «Paisaje Cultural. Paisaje de Interés Cultural de Cote (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: 31 Cerros y Lomas del Borde subbético. Ámbito/s: 31.01 Lomas y montes del Sur de Utrera y las Cabezas de San Juan». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_cote\\_montellano\\_sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_cote_montellano_sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.



Fig. 27-Mirador de Pancorbo (Montellano). Fuente: TROTONES BLOG. 2004 [En línea]. Disponible en: <http://1.bp.blogspot.com/-tJIm3y09Ecc/U5Cg-xbwb-I/AAAAAAAAAi2c/asIGL0rUKBc/s1600/pancorbo.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 28-Paisaje del castillo de Cote (Montellano). Fuente: El Giraltillo. Ocio, cultura y turismo en Sevilla y Andalucía. 25 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: [http://www.elegirhoy.com/v2/img/montellanoIMG-20150201-WA0005%20\(640x312\).jpg](http://www.elegirhoy.com/v2/img/montellanoIMG-20150201-WA0005%20(640x312).jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017

### 3.4.C. Paisaje de Osuna

Osuna se caracteriza por su ininterrumpida ocupación desde el asentamiento turdetano, al que le sucedió el pueblo fenicio. Esta ciudad tuvo gran relevancia en época romana llegando a ser *Ciudad Libre Inmune*. De esta época se reconocen restos como los de las gradas, tumbas o canteras. Durante la Edad Media el cerco defensivo estuvo ubicado en la planicie, siendo conquistada por Fernando III hacia el año 1239. En el siglo XVI, la ciudad experimentó un gran desarrollo económico y cultural dando lugar a una transformación de la misma, siendo influenciada por el urbanismo renacentista. Destaca su arquitectura perteneciente a la sociedad aristocrática y de grandes propietarios rurales y sus fundaciones religiosas, así como la excesiva ornamentación en fachadas.

Constituye un paisaje muy singular de la Campiña al tratarse de una población aislada, asentada en una ladera con una fuerte imagen monumental ligada a la explotación de todas las tierras que la rodean.<sup>21</sup>



Fig. 29-Vista panorámica de Osuna. Fuente: Hotel Esmeralda [En línea]. Disponible en: <http://3.bp.blogspot.com/-xO2S8DTOfpQ/TdIqBDdDcNI/AAAAAAAAABc/8dqiaO7X4DY/s1600/VISTA+GENERAL+PANORAMICA+%255B1024x768%255D.JPG>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 30-Vista panorámica de Osuna. Fuente: el Corredo de Andalucía. 8 de junio de 2017 [En línea]. Disponible en: [http://elcorreoweb.es/documents/10157/0/675x447/0c24/675d400/none/10703/MWLA/image\\_content\\_19022845\\_20170608120046.jpg](http://elcorreoweb.es/documents/10157/0/675x447/0c24/675d400/none/10703/MWLA/image_content_19022845_20170608120046.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017

21. Fuente: «Paisaje Cultural. Paisaje de Osuna (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: C4 Campiñas alomadas, acolinas y sobre cerros. C2 Campiñas de Piedemonte. Ámbito/s: 19 Campiñas de Sevilla. 35 Piedemonte subbético». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_osuna\\_sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_osuna_sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.



### 3.4.D. Paisaje calero de Morón de la Frontera

Se trata de un paisaje único en la Campiña ya que está directamente vinculado con la explotación de la cal desde tiempos remotos en cerros como la Sierra de Esparteros. Este paisaje recoge el proceso completo de esta actividad, es decir extracción, calcinación, almacenamiento y distribución destacando por su característico color blanco, procedente de la extracción de la piedra caliza, que le aporta cierto carácter tan particular. Destacan elementos como hornos, fuentes y paredes.<sup>22</sup>



Fig. 31-Sierra de Morón de la Frontera. Fuente: *El Blog de Antonio Cuevas* [En línea]. Disponible en: <https://4.bp.blogspot.com/-l-grqtsTtjA/UFx9on0wydI/AAAAAAAAHiE/6l4ba74GLJI/s640/Ae-196-cueva---copia.gif>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 32-Horno de cal de Morón de la Frontera. Fuente: *El Blog de la Consejería de Cultura. Junta de Andalucía*. 14 de enero de 2015 [En línea]. Disponible en: [http://www.juntadeandalucia.es/cultura/blog/wp-content/uploads/2014/10/Foto-2\\_Horno-de-cal\\_Mor%C3%B3n-de-la-Frontera\\_Sevilla.jpg](http://www.juntadeandalucia.es/cultura/blog/wp-content/uploads/2014/10/Foto-2_Horno-de-cal_Mor%C3%B3n-de-la-Frontera_Sevilla.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017

### 3.4.E. Paisaje agrario de Carmona

El paisaje agrario de Carmona ha sufrido una gran evolución desde la época romana hasta la industrialización de la ciudad. Desde la Edad Media, el paisaje del norte de la cornisa de los Alcores y terrazas del Guadalquivir tuvieron una fisonomía distinta a la actual en la que destacaban el monte, los olivares y las huertas. Posteriormente, la demanda en el puerto de Sevilla hizo que la fisonomía de este paisaje cambiara. Gran parte de la dehesa se reconvirtió en huerta, cortinales y viñas.

En el siglo XVIII se produjo un repoblamiento de árboles debido a la demanda en la industria de carruajes. Fue en este momento cuando los olivares se expandieron debido a la demanda de aceite existente. Esto trajo consigo el repoblamiento de haciendas, de arquitectura barroca. Es en esta zona donde surgió una nueva clase burguesa debido a las desamortizaciones del siglo XIX, lo que conllevó a la llegada del ferrocarril como elemento de comunicación con Guadajoz, Córdoba y Sevilla.<sup>23</sup>

22. Fuente: «Paisaje Cultural. Caleras de Morón. Morón de la Frontera (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros. Campiñas de Piedemonte. Ámbito/s: Campiñas de Sevilla-Piedemonte subbético». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_caleras\\_moron\\_sevilla\\_iaph.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_caleras_moron_sevilla_iaph.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

23. Fuente: «Paisaje Cultural. Paisaje agrario de Carmona (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: V1 Valles, vegas y marismas interiores. Ámbito/s: 17 Terrazas del Guadalquivir. 19 Campiñas de Sevilla. 19 Vega del Guadalquivir». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_agrario\\_carmona\\_sevilla\\_iaph.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_agrario_carmona_sevilla_iaph.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.



Fig. 33-Vista Panorámica de la Vega de Carmona. Fuente: *Asociación Española para la Inteligencia Artificial (AEPIA)* [En línea]. Disponible en: [http://www.aepia.org/aepia/images/evia2016/Carmona\\_foto2.jpg](http://www.aepia.org/aepia/images/evia2016/Carmona_foto2.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 34-Vista del paisaje de Carmona desde el Alcázar del rey Don Pedro. Fuente: *Salida y Puesta del sol Tiempo de Búsqueda*. 2015 [En línea]. Disponible en: [https://farm9.staticflickr.com/8504/8312762240\\_3b6167728c\\_o.jpg](https://farm9.staticflickr.com/8504/8312762240_3b6167728c_o.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017

### 3.4.F. Paisaje de Estepa

Este paisaje está caracterizado por los valores culturales originados por la historia de su asentamiento en la que la ladera juega un papel importante al igual que su fortificación. Esta población se encuentra rodeada de cultivos de olivar, cereal y almendrales.<sup>24</sup>

Desde tiempos remotos ha dispuesto de unas condiciones naturales muy aptas para el desarrollo de las actividades humanas, especialmente agrícolas dando lugar a las campiñas, convirtiéndose los cultivos en el principal motor de su economía.



Fig. 35-Paisaje de Estepa. Fuente: *Terra Origen*. 2012 [En línea]. Disponible en: <http://assets.terraorigen.com/images/CAT/814a92645b601d-79236312258ca79058.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 36-Panorámica de Estepa. Fuente: *Blog Trotamundeando*. 27 de enero de 2017 [En línea]. Disponible en: <http://trotamundeando.com/wp-content/uploads/2017/01/Otros-16-pueblos-con-encanto-de-Andaluc%C3%ADa-Estepa.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017

## 3.5. Patrimonio Inmueble

La comarca cuenta con un extenso patrimonio inmueble. Las principales poblaciones de la misma poseen centro histórico, el cual estuvo protegido y defendido por una muralla que, en muchos casos, se puede percibir los restos de parte de la misma en la actualidad. Estos asentamientos fueron consolidados, tal como se explicó en época musulmana. Son claros ejemplos Carmona o Marchena, Osuna o Écija.

24. Fuente: «Paisaje Cultural. Paisaje de Estepa (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: C4 Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros. V1 Valles, vegas y marismas interiores. Ámbito/s: 39 Campiñas altas. 19 Campiñas de Sevilla. 29 Depresión de Antequera». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_estepa\\_sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_estepa_sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.



En Carmona se puede determinar claramente el núcleo urbano intramuros, caracterizado por su trama islámica, que incluye parte del trazado romano, como el cardo máximo y decumana, el foro y la muralla que estructuraban el núcleo urbano. La morfología urbana extramuros responde a época cristiana-medieval. De esta población destaca su recinto amurallado y las puertas de Sevilla y Córdoba.

En Écija, se observa cómo la ciudad intramuros obedece a un trazado musulmán con algunas transformaciones renacentistas y barrocas. La muralla se encuentra entre las edificaciones a veces de manera imperceptible.

En Marchena, la ciudad es originada en la cerca amurallada, la cual cuenta con restos del Alcázar y palacio, la iglesia de Santa María de la Mota y el convento de la Concepción. Constituía una antigua medina que contaba con adarves, plazuelas y barreduelas en lo que actualmente se conoce como el barrio de San Juan. Junto a ellos, se encontraban los arrabales históricos con un trama irregular con manzanas de gran tamaño y caserío barroco.

En Osuna, el núcleo urbano principal se asienta sobre un cerro donde se encuentra la Colegiata y la Universidad mientras que la ciudad medieval se desarrolla en la ladera.<sup>25</sup>



Fig. 37-Recinto amurallado de Écija. Fuente: flickr. 7 de diciembre de 2013 [En línea]. Disponible en: [https://c2.staticflickr.com/4/3806/11913605246\\_64cd4fa8bd\\_b.jpg](https://c2.staticflickr.com/4/3806/11913605246_64cd4fa8bd_b.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 38-Recinto amurallado de la antigua Alcazaba de Marchena. Fuente: *El recinto amurallado de Marchena (Sevilla)* [En línea]. Disponible en: <http://murallasdemarchena.es/web/wp-content/uploads/2016/11/rondaal-350x250.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017

### 3.6. Patrimonio arquitectónico

Aparecen gran cantidad de inmuebles con caracterización arquitectónica de interés, de los que la mayoría tienen su origen en la Edad Moderna. Ejemplo de ello son los conjuntos señoriales, iglesias y casas señoriales. La arquitectura religiosa destaca por su gran riqueza como las iglesias de Santa María y San Pedro o los conventos de Santa Clara y de las Agustinas Descalzas de la Santísima Trinidad (véase Fig. 39) en Carmona; los templos de Santiago y Santa María o los cenobios de Las Marroquies y de los Carmelitas en Écija; las iglesias de la Degollación de San Juan Bautista, Santa María de la Mota y San Agustín (véase Fig. 40) en Marchena, y la Colegiata de Nuestra Señora de la Asunción (véase Fig. 41) y el convento de la Encarnación de Osuna.

En la arquitectura civil, destacan principalmente los palacios como la casa de los Rueda en Carmona, el palacio del marqués de Peñaflor (véase Fig. 42) y el del marqués de Benamejí en Écija; la Plaza Ducal (véase Fig. 43) y el antiguo Ayuntamiento en Marchena

25. Fuente: Arenillas Torrejón, Juan Antonio; Mondéjar Fernández de Quincoces, Pilar; Muñoz Cruz, Valle; y Soro Cañas, Salud. «Cuadernos de los amigos de los museos de Osuna, ISSN 1697. El patrimonio cultural de la Campiña sevillana en el sistema de gestión e información de los bienes culturales (mosaico)». Volumen 14. Diciembre de 2012. Páginas 107 a 113.



y el palacio de los condes de la Gomera en Osuna (véase Fig. 44).

También destacan en la arquitectura del ámbito de la producción la plaza de abastos de Carmona o las Carnicerías Reales en Écija.<sup>26</sup>



Fig. 39-Convento de las Agustinas Descalzas de la Santísima Trinidad (Carmona). Fuente: Blog *Le-yendas de Sevilla*. 8 de marzo de 2014 [En línea]. Disponible en: <http://3.bp.blogspot.com/-x4k-VIm3OMT0/U25mZaF0vII/AAAAAAAAAvaE/rHATy2hR7kM/s1600/70-Muro+exterior+Evan-gelio.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 40-Iglesia de San Agustín (Marchena). Fuente: *El blog de los pueblos de Andalucía*. 21 de enero de 2014 [En línea]. Disponible en: <https://enmipueblo.files.wordpress.com/2014/01/iglesia-de-san-agustc3adn.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 41-Colegiata de Nuestra Señora de la Asunción (Osuna). Fuente: Blog *Rentalia*. 13 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: <https://blog.rentalia.com/jdt2.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 42-Palacio del marqués de Peñafior (Écija). Blog *città aperta*. 30 de octubre de 2012 [En línea]. Disponible en: [http://4.bp.blogspot.com/-Ek\\_WoHwwE\\_g/UJFFL3\\_a1II/AAAAAAAAAOo/b3Fu4MujSic/s1600/balconces+infinitos.jpg](http://4.bp.blogspot.com/-Ek_WoHwwE_g/UJFFL3_a1II/AAAAAAAAAOo/b3Fu4MujSic/s1600/balconces+infinitos.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 43-Plaza Ducal de Marchena. Fuente: *Mapio.net* [En línea]. Disponible en: <http://static.panoramio.com/photos/large/16570092.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 44-Palacio de los condes de la Gomera (Osuna). Fuente: Blog *El rincón de mis viajes*. 7 de julio de 2014 [En línea]. Disponible en: [http://1.bp.blogspot.com/-J15q-GjS9EZs/VVOG1\\_zY1eI/AAAAAAAAAqgc/5a9FGjbx\\_xc/s1600/23%2B0suna%2B-%2B-Palacio%2Bdel%2BMarqu%-C3%A9s%2Bde%2BLa%2BGomera.JPG](http://1.bp.blogspot.com/-J15q-GjS9EZs/VVOG1_zY1eI/AAAAAAAAAqgc/5a9FGjbx_xc/s1600/23%2B0suna%2B-%2B-Palacio%2Bdel%2BMarqu%-C3%A9s%2Bde%2BLa%2BGomera.JPG). Consultado el 23 de agosto de 2017

### 3.7. Breve análisis histórico

Desde la Prehistoria han existido numerosos asentamientos en esta comarca, dedicados principalmente a la explotación agrícola. La mayor parte de ellos fueron fundados en época romana y consolidados siglos posteriores en época musulmana. Con la conquista castellana en el siglo XIII se estableció la configuración del medio rural. Así, se produjo la

26. Fuente: Arenillas Torrejón, Juan Antonio; Mondéjar Fernández de Quincoces, Pilar; Muñoz Cruz, Valle; y Soro Cañas, Salud. «Cuadernos de los amigos de los museos de Osuna, ISSN 1697. El patrimonio cultural de la Campiña sevillana en el sistema de gestión e información de los bienes culturales (mosaico)», Volumen 14, diciembre de 2012, páginas 107 a 113.

cesión de grandes lotes de tierra a la nobleza y a las órdenes militares entre los siglos XIV y XV determinando la estructura de la propiedad y el tipo de actividad agrícola hasta la actualidad.<sup>27</sup>

### 3.8. Patrimonio etnológico

Existen numerosos inmuebles con caracterización etnológica en la comarca, desde haciendas, como son los casos de la hacienda de La Buzona (véase Fi. 45), Nava Grande y la de la Plata en Carmona; la Beata en Osuna o la Coronela en Marchena, hasta cortijos, como el de Santa Clara en Carmona; el cortijo Isla Redonda la Mayor y el cortijo la Cilla en Écija o el cortijo Casablanca (véase Fig. 46) en Osuna. También destacan otras construcciones como el molino de los Pérez en Marchena (véase Fig. 47).<sup>28</sup>



Fig. 45-Hacienda de la Buzona (Carmona). Fuente: *Redes Cepalcala*. 1998 [En línea]. Disponible en: [http://www.redes-cepalcala.org/ciencias1/Images/haciendas/hda\\_buzona\\_1.jpg](http://www.redes-cepalcala.org/ciencias1/Images/haciendas/hda_buzona_1.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 46-Cortijo Casablanca (Osuna). Fuente: *Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/imagen\\_envia.jsp;jsessionid=C-5711276811F4B18D1EC3B-544C87242A?id\\_pi=17099&i-d=e6746879-3a0f-4245-9e4f-6d107b4c82ce&tipo\\_imagen=med&tipo\\_id=1](http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/imagen_envia.jsp;jsessionid=C-5711276811F4B18D1EC3B-544C87242A?id_pi=17099&i-d=e6746879-3a0f-4245-9e4f-6d107b4c82ce&tipo_imagen=med&tipo_id=1). Consultado el 23 de agosto de 2017



Fig. 47-Molino de los Pérez (Marchena). Fuente: *Turismo de la Provincia*. Diputación de Sevilla [En línea]. Disponible en: <http://www.turismosevilla.org/opencms2/export/sites/turismo/galeriaTablas/turindustrial/96/molino4.jpg>. Consultado el 23 de agosto de 2017

### 3.9. Patrimonio arqueológico

Según *Cuadernos de los amigos de los museos de Osuna*, nº 14<sup>29</sup>, “el mayor número de entidades patrimoniales recogidas en el Sistema sobre los cuatro municipios principales es de tipo arqueológico (un 76%), repartidas en Carmona (53%), Écija (10%), Marchena (23%) y Osuna (14%). Es en estos municipios donde se produce la mayor cantidad de asentamientos de toda la comarca. En Carmona encontramos el anfiteatro y la necrópolis de época romana; en Osuna la ciudad de Urso bajo la actual ciudad cuyo origen se remonta a la Edad del Bronce final y con auge en época romana; en Marchena el yacimiento arqueológico

27. Fuente: «*Paisajes y Patrimonio Cultural en Andalucía. Tiempo, Uso e Imágenes*». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn\\_Paisajxstica\\_Campixa\\_de\\_Sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn_Paisajxstica_Campixa_de_Sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

28. Fuente: Arenillas Torrejón, Juan Antonio; Mondéjar Fernández de Quincoces, Pilar; Muñoz Cruz, Valle; y Soro Cañas, Salud. «*Cuadernos de los amigos de los museos de Osuna*, ISSN 1697. *El patrimonio cultural de la Campiña sevillana en el sistema de gestión e información de los bienes culturales (mosaico)*». Volumen 14. Diciembre de 2012. Páginas 107 a 113.

29. Fuente: Arenillas Torrejón, Juan Antonio; Mondéjar Fernández de Quincoces, Pilar; Muñoz Cruz, Valle; y Soro Cañas, Salud. «*Cuadernos de los amigos de los museos de Osuna*, ISSN 1697. *El patrimonio cultural de la Campiña sevillana en el sistema de gestión e información de los bienes culturales (mosaico)*». Volumen 14. Diciembre de 2012. Páginas 107 a 113.



lógico de Montemolín, el cual surgió en el periodo orientalizante y alcanza su apogeo en época ibérica, y en Écija los restos romanos de gran importancia como los del Salón”.

En el caso de Marchena, encontramos restos arqueológicos casi por todo su término municipal. Principalmente se concentran en las zonas de mayor elevación destacando en las zonas cercanas a la ribera del río Corbones y algunos de sus arroyos afluentes como el arroyo Salado. También en el noreste del término municipal, en Cuartillejo, se han encontrado gran cantidad de restos arqueológicos, así como en el noroeste del mismo, en áreas de Porcún.

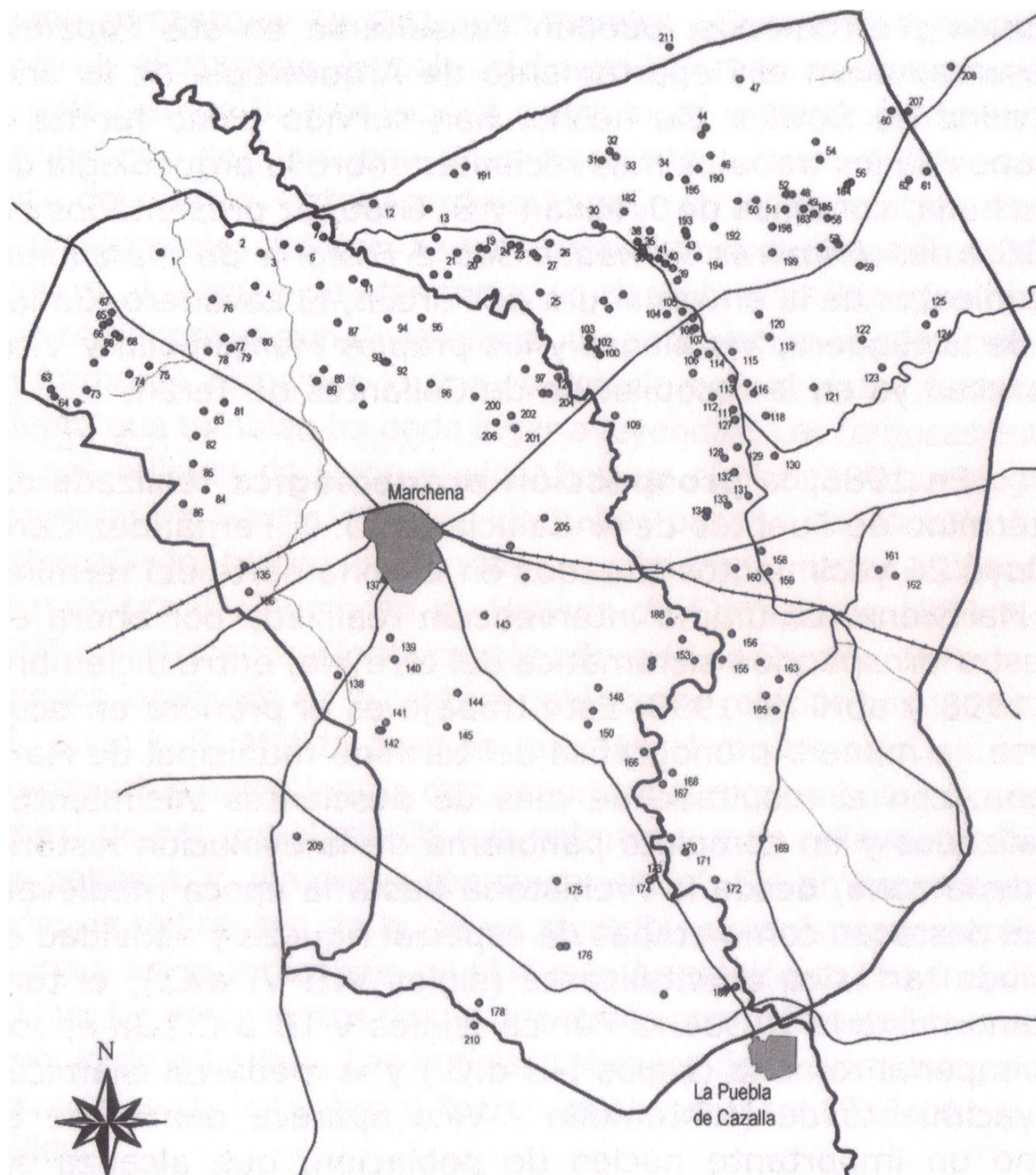


Fig. 48-Yacimientos arqueológicos de Marchena. Fuente: Francisca Chaves Tristán, 2003 «Montemolín: una página en la historia de Marchena», Marchena (España), Ayuntamiento D. L., página 24



### 3.10. Demografía y economía

La producción tradicional de cereal, principalmente trigo y cebada, se mantiene hoy en día, aunque el olivar, el girasol y el algodón han experimentado un desarrollo bastante positivo en las últimas décadas.

El sector de la construcción también ha experimentado un notable desarrollo en la comarca, destacando explotaciones tradicionales como la de la cal en Morón de la Frontera.<sup>30</sup>

30. Fuente: «Paisajes y Patrimonio Cultural en Andalucía. Tiempo, Uso e Imágenes». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn\\_Paisajxstica\\_Campixa\\_de\\_Sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn_Paisajxstica_Campixa_de_Sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

### 3.11. Equipamientos

Cada municipio que integra la Campiña cuenta con los equipamientos básicos necesarios para el desarrollo de su población.

La mayor parte de los equipamientos que existen en este ámbito ofrecen un servicio municipal salvo contadas excepciones como por ejemplo el caso del Hospital de Osuna (véase Fig. 50) o el Parque de Bomberos de Arahal, que dan servicio a toda la comarca.



Fig. 50-Hospital de Osuna. Fuente: Andalucía Centro. 7 de abril de 2017 [En línea]. Disponible en: [http://www.andaluciacentro.com/media/k2/items/cache/d5e31b-fe07c81a287cf5fb188b9d829d\\_L.jpg](http://www.andaluciacentro.com/media/k2/items/cache/d5e31b-fe07c81a287cf5fb188b9d829d_L.jpg). Consultado el 23 de agosto de 2017

## 4. EL FERROCARRIL EN LA CAMPIÑA SEVILLANA ACERCAMIENTO AL CASO DE ESTUDIO

### 4.1. El ferrocarril en Andalucía

#### 4.1.A. El ferrocarril en Andalucía. 1854 – 1940

El ferrocarril es el símbolo de la primera Revolución Industrial, donde llegó a ser el medio de transporte más veloz y que mayor seguridad aportaba tanto a pasajeros como a las mercancías.

La aparición del ferrocarril a Andalucía fue un poco tardía pero rápidamente experimentó un gran progreso desde que en 1854 se fundara la primera línea ferroviaria que conectaba Jerez de la Frontera (Cádiz) con El Puerto de Santa María (Cádiz) en el llamado *primer impulso ferroviario* (véase Fig. 51).

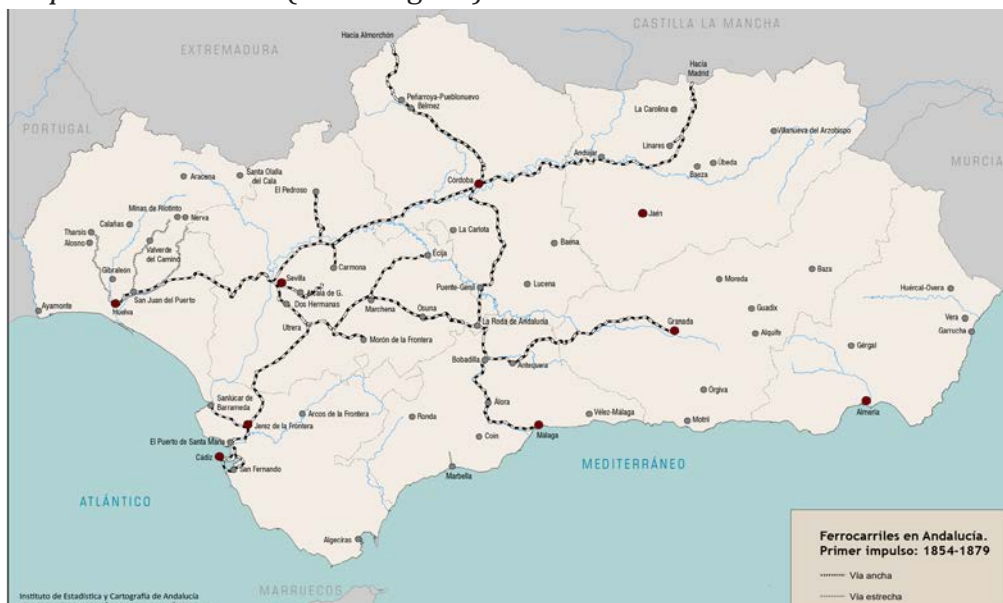


Fig. 51-Ferrocarriles en Andalucía. Primer impulso: 1854-1879. Fuente: *Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglo XIX y XX* [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticay-cartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_47.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticay-cartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_47.html). Consultado el 13 de mayo de 2017

Tras este acontecimiento llegó el conocido *segundo impulso ferroviario*, mediante el cual se produjo una gran expansión ferroviaria desde 1880 hasta 1940. En este periodo se produce una gran desarrollo de la red de vía ancha ampliándose hasta alcanzar los 2300 kilómetros, lo cual permitió comunicar poblaciones que anteriormente no disponían de este servicio, como es el caso de Almería o Huelva.

También se produjo un incremento en el kilometraje de la vía estrecha. Esta vía era empleada para transportar los bienes extraídos de las minas y para cubrir algunas de las comunicaciones de las periferias en aquellos núcleos urbanos de mayor tamaño. El mayor crecimiento del kilometraje de esta red se produjo aproximadamente en el primer cuarto del siglo XX pasando de tener tan solo 270 kilómetros existentes hasta alcanzar la cifra de 824 kilómetros en el año 1925.



Fig. 52-Ferrocarriles de Andalucía. Segundo impulso: 1880-1940. Fuente: *Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglo XIX y XX*. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlas-historiaecon/atlas\\_cap\\_47.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlas-historiaecon/atlas_cap_47.html). Consultado el 13 de mayo de 2017

La red ferroviaria principal queda estabilizada a principios del siglo XX, donde aumentó el número de viajeros llegando a triplicar su cifra en un tiempo menor al medio siglo e incrementando hasta seis veces el tonelaje de los transportes de mercancías.

La red ferroviaria de vía ancha de Andalucía experimentó un gran incremento del kilometraje de sus líneas hasta cerca del año 1910. Es en este punto cuando la red principal se consolida llegando a estabilizarse.

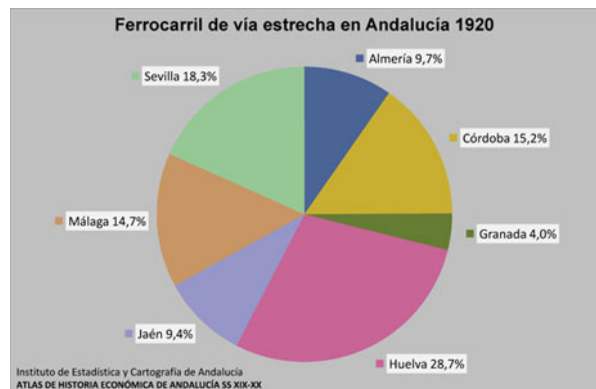
Por otra parte, la red ferroviaria de vía estrecha no alcanza su punto estabilizador hasta la segunda década del siglo XX.

Durante este periodo se produce un elevado crecimiento de los transportes ferroviarios, tanto del número de viajeros como del tonelaje de las mercancías, produciendo un gran éxito de esta red de comunicaciones.<sup>31</sup>

31. Fuente: «*El Ferrocarril en Andalucía desde 1854 hasta 1940*». Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglos XIX y XX. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía. [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_47.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_47.html). Consultado el 13 de mayo de 2017.



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA  
Grado en Fundamentos de la Arquitectura  
Curso 2016 / 2017



**Ferrocarril de vía ancha en Andalucía 1920**

Provincia	Porcentaje
Sevilla	22,3%
Córdoba	17,2%
Granada	12,3%
Jaén	13,7%
Málaga	11,4%
Almería	7,3%
Cádiz	8,0%
Huelva	7,8%
Resto de Andalucía	1,0%

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía  
ATLAS DE HISTORIA ECONÓMICA DE ANDALUCÍA SS XIX-XX

Fig. 55-Ferrocarril de vía ancha en Andalucía, 1920. Fuente: *Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglo XIX y XX* [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_47.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_47.html). Consultado el 13 de mayo de 2017

En este período, el ferrocarril sufre un declive en Andalucía hasta el año 1985, produciéndose el cierre de determinadas líneas existentes y su posterior desmantelamiento. En contraposición a ello, a partir de 1990 se produce la creación de las infraestructuras necesarias para la creación del trazado ferroviario de alta velocidad.



Fig. 56-Ferrocarriles en Andalucía. Tercer impulso: 1941-2007. Fuente: *Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglo XIX y XX* [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_48.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_48.html). Consultado el 13 de mayo de 2017

En este periodo se produce una estabilización de los tendidos ferroviarios en todas las provincias andaluzas. Se mantiene los recorridos ferroviarios de vía estrecha con 766 kilómetros de longitud total. Con la modernización de las líneas y la incorporación de la red ferroviaria de alta velocidad, se produce un declive del kilometraje ferroviario.

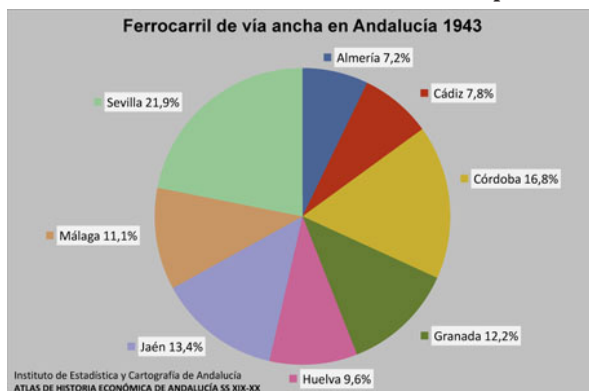


Fig. 57-Ferrocarril de vía ancha en Andalucía, 1943. Fuente: *Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglo XIX y XX* [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_48.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_48.html). Consultado el 13 de mayo de 2017

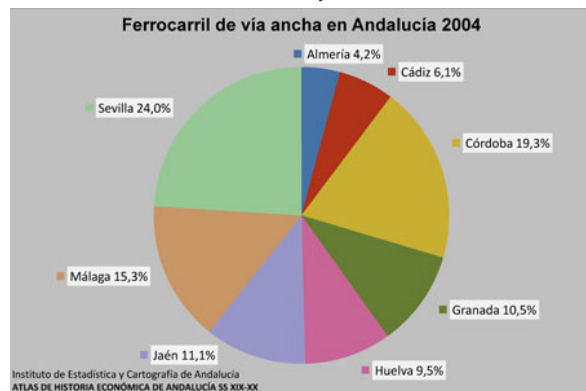


Fig. 58-Ferrocarril de vía ancha en Andalucía, 2004. Fuente: *Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglo XIX y XX* [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_48.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_48.html). Consultado el 13 de mayo de 2017

Como consecuencia del desmantelamiento y abandono de algunos trazados ferroviarios se originan las llamadas *vías verdes*, apareciendo gran número de ellas por toda Andalucía, entre las que destaca la Vía Verde del Aceite, entre Jaén y la Cordillera Subbética. Su desarrollo es tan amplio que alcanzan la cifra de 544 kilómetros de longitud, de los

cuales 352 se encuentran acondicionados a los visitantes.<sup>32</sup>



Fig. 59-Vías Verdes en Andalucía. Fuente: *Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglo XIX y XX* [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_48.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_48.html). Consultado el 13 de mayo de 2017

## 4.2. El ferrocarril en la Campiña

Con el primer impulso ferroviario se produjo un gran desarrollo ferroviario, que principalmente fue notorio en el valle medio y bajo del Guadalquivir, Sevilla y Córdoba, recogiendo estas dos últimas provincias respectivamente los dos mayores números en kilometraje de vía ancha en Andalucía. A partir de 1880 se estabiliza esta expansión de la vía ancha.

En la Campiña sevillana se produjo uno de los mayores progresos en cuanto a comunicación ferroviaria, ya que quedaron conectados gran cantidad de municipios como Carmona, Écija, Marchena, Osuna o Morón de la Frontera (véase Fig. 51).

Con el segundo impulso, se amplía el trazado ferroviario notablemente a través de la vía ancha en toda la Campiña. Se crean mejoras de las conexiones ferroviarias entre algunas poblaciones, como el caso de Utrera con Marchena y de Alcalá de Guadaíra con Carmona (véase Fig. 52).

La compañía encargada de gestionar el ferrocarril en la Campiña era *Ferrocarriles Andaluces* (véase Fig. 60), aunque existe otras compañías de menor rango que dan servicio a algunos trayectos cortos como el de Carmona a Alcalá de Guadaíra.

Con el tercer impulso, se produce el abandono y posterior desmantelamiento de algunas líneas deficitarias como el caso de la que conectaba Alcalá de Guadaíra con Carmona y Alcolea del Río; la que conectaba Marchena con Écija y Valchillón (a pocos kilómetros de Córdoba) o la que comunicaba Morón de la Frontera con Marchena y Utrera. Pese a producirse un gran desarrollo de la línea ferroviaria de alta velocidad en Andalucía, la

32. Fuente: «*El Ferrocarril en Andalucía desde 1941 hasta 2007*». Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglos XIX y XX. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía. [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_48.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_48.html). Consultado el 13 de mayo de 2017.



Campiña no quedó dotada de esta infraestructura. En la provincia de Sevilla se alcanzan los 141 kilómetros de trazado ferroviario.



Fig. 60-Locomotora de Ferrocarriles Andaluces en estación Aguadulce. Fuente: *Historias del Tren*. 29 de marzo de 2014 [En línea]. Disponible en: [http://1.bp.blogspot.com/-YF\\_nbnZqHtg/Uy1nmXUSgcI/AAAAAAAAAG3g/IS7aaIepRno/s1600/img078.jpg](http://1.bp.blogspot.com/-YF_nbnZqHtg/Uy1nmXUSgcI/AAAAAAAAAG3g/IS7aaIepRno/s1600/img078.jpg). Consultado el 14 de mayo de 2017

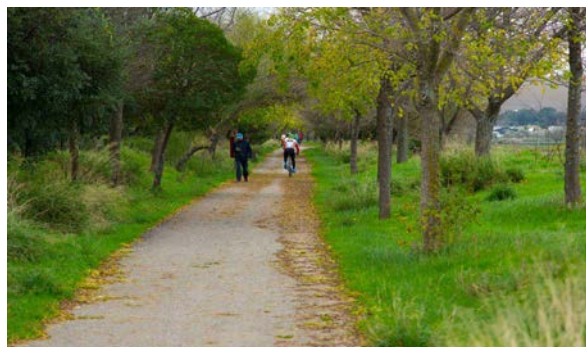


Fig. 61-Vía Verde de la Campiña a su paso por Écija. Fuente: *Turismo Écija* [En línea]. Disponible en: <http://www.turismoecija.com/imagenes/que-hacer/via-verde/via-verde-ecija.jpg>. Consultado el 11 de agosto de 2017

Por último, cobra gran importancia el desarrollo de la Vía Verde como gran alternativa medioambiental a los antiguos trazados ferroviarios que quedan abandonados y en desuso en esta comarca. Ejemplo de ello es la Vía Verde de la Campiña II (véase Fig. 61), la cual es prolongación de la Vía Verde de la Campiña I, ambas originadas a partir del antiguo trazado que describía *el Marchenilla* (véase Fig. 62), apodo con el que se conocía al ferrocarril que comunicaba Marchena (Sevilla) con Valchillón (Córdoba). También destaca la Vía Verde de los Alcores, la cual es también originada a través del trazado en desuso que conectaba Alcalá de Guadaíra con Carmona (véase Fig. 63).



Fig. 62-Locomotora del trayecto Marchena (Sevilla)-Valchillón (Córdoba). Fuente: *Notas de la ciudad de Córdoba y otras cosas*. 1 de noviembre de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://notascordobesas.blogspot.com.es/2015/11/y-para-finalizar-tres-estaciones-de-la.html>. Consultado el 14 de mayo de 2017



Fig. 63-Vía Verde de Los Alcores a su paso por Carmona. Fuente: *wikiloc*. 17 de enero de 2016 [En línea]. Disponible en: [https://s1.wklcdn.com/image\\_1/41462/11982672/7335460.jpg](https://s1.wklcdn.com/image_1/41462/11982672/7335460.jpg). Consultado el 24 de agosto de 2017

### 4.3. El Eje Ferroviario Transversal de Andalucía

El Eje Ferroviario Transversal de Andalucía es una infraestructura ferroviaria de alta velocidad que recorre la comunidad autónoma de Andalucía de oeste a este comunicando las principales ciudades andaluzas desde la frontera portuguesa hasta Almería, pasando por Huelva, Sevilla, Antequera y Granada.



Fig. 64-Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Ejecución de Tramos. Fuente: *Ferropedia*. 4 de octubre de 2015 [En línea]. Disponible en: [http://www.ferropedia.es/mediawiki/images/2/29/Cany\\_croquiseftgo0.jpg](http://www.ferropedia.es/mediawiki/images/2/29/Cany_croquiseftgo0.jpg). Consultado el 14 de mayo de 2017

Este trazado ha sufrido muchas modificaciones en cuanto a su planteamiento debido a razones políticas y económicas principalmente. Algunas de las más importantes que han afectado a la Campiña son las siguientes:

- En 2003 se planteó un trazado directo entre Marchena y Sevilla.
- En 2011, la Junta de Andalucía suspendió provisionalmente las obras del tramo Marchena-Sevilla y propuso al Ministerio de Fomento (como alternativa al Eje Ferroviario Transversal de Andalucía en el tramo mencionado) el acondicionamiento del trazado del ferrocarril regional por Utrera con el fin de que pudieran transitar por él trenes de rodadura desplazable. Esto supondría la instalación de un intercambiador en Marchena.
- En 2014 la Junta de Andalucía suspendió oficialmente las obras del tramo Marchena-Sevilla devolviendo todos los créditos europeos que había recibido debido a que no disponía de los suficientes medios económicos para concluir el proyecto, quedando el trayecto Marchena-Sevilla sin ejecutar.
- Se abandonó la idea de la entrada a Sevilla por el corredor de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Sevilla y en su lugar se planteó que esta fuera por Utrera, a pesar de haber adjudicado previamente los tramos Sevilla Santa Justa-Club de Campo y el del Túnel de los Alcores.<sup>33</sup>

33. Fuente: «Eje Ferroviario Transversal de Andalucía». *Ferropedia*. 4 de octubre de 2015 [En línea]. Disponible en: [http://www.ferropedia.es/wiki/Eje\\_Ferroviario\\_Transversal\\_de\\_Andaluc%C3%ADa](http://www.ferropedia.es/wiki/Eje_Ferroviario_Transversal_de_Andaluc%C3%ADa). Consultado el 11 de mayo de 2017.



Fig. 65-Líneas y estaciones de alta velocidad en servicio, ejecución y proyecto en Andalucía. Fuente: Wikimedia Commons. Abril de 2009 [En línea]. Disponible en: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cc/Andaluc%C3%ADa\\_av\\_scp\\_200904.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cc/Andaluc%C3%ADa_av_scp_200904.png). Consultado el 14 de mayo de 2017

Actualmente, este trazado ferroviario no se encuentra en funcionamiento debido a la difícil situación económica. El estado actual de la red es la siguiente:

-El tramo de Huelva a Sevilla se encuentra en proyecto.

-El tramo de Sevilla a Antequera se encuentra en obras, aunque éstas están paralizadas. También hay parte del tramo que se encuentra en proyecto, sobre todo en el subtramo comprendido entre Sevilla y Marchena. En este trayecto encontramos tres estaciones a remodelar o a construir nuevamente, se trata de la estación del Aeropuerto (la cual no se llegará a construir según los planeamientos actuales), la de Marchena y la de Osuna. La ejecución de este tramo es llevada a cabo por la Junta de Andalucía, institución que canceló las obras en 2014 y anunció que se reanudación tendría lugar cuando la situación económica mejorase.



Fig. 66-Tramo Marchena-Osuna en 2009. Fuente: Ferropedia. 2009 [En línea]. Disponible en: [http://www.ferropedia.es/mediawiki/index.php/Archivo:JA\\_MarchenaOsuna2009.jpg](http://www.ferropedia.es/mediawiki/index.php/Archivo:JA_MarchenaOsuna2009.jpg). Consultado el 21 de agosto de 2017



Fig. 67-Tramo Marchena-Osuna en 2009. Fuente: Ferropedia. 2009 [En línea]. Disponible en: [http://www.ferropedia.es/mediawiki/index.php/Archivo:JA\\_Marchena-OsunaB2009.jpg](http://www.ferropedia.es/mediawiki/index.php/Archivo:JA_Marchena-OsunaB2009.jpg). Consultado el 21 de agosto de 2017



-El tramo de Antequera a Granada se encuentra en obras. En la proximidad de Loja, en dirección hacia Granada, existe una parte del tramo que aún se encuentra en proyecto. Este tramo contiene dos estaciones a remodelar o a construir nuevamente, se trata de la estación de Antequera y la de Loja. La ejecución de este tramo es llevada a cabo por el Ministerio de Fomento.

-El tramo de Granada a Almería se encuentra en estado de estudio informativo. Se incluye la construcción o remodelación de la estación de Guadix en este tramo. La ejecución de este tramo es llevada a cabo por el Ministerio de Fomento.

## 5. ANÁLISIS Y RECONOCIMIENTO DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

### 5.1. Justificación del ámbito de actuación

Como ya se explicó anteriormente, el ámbito de estudio se centra en aquellas zonas afectadas por el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía en su trayecto por la Campiña sevillana. Para seleccionar un ámbito de actuación dentro de la zona de estudio, se ha procedido a recorrer el trazado ferroviario de alta velocidad por la Campiña prestando atención a su paso por los distintos municipios que puedan ver su ordenación urbana afectada ya sea por la reestructuración del espacio urbano o la creación de nuevos espacios que den respuesta a su nueva condición territorial ferroviaria. También ha sido objeto de especial atención el modo en que el actual trazado ferroviario convencional pueda verse afectado por las infraestructuras del nuevo trazado. Por lo que aquí ha sido necesario tratar de detectar la existencia de un trazado que en un futuro pueda verse en desuso debido a su contemplación como innecesario por los diferentes planes generales de ordenación urbana de los diferentes municipios. Así, recorreremos desde los diferentes municipios en el siguiente orden: Utrera, Arahal, Paradas, Osuna y Marchena.

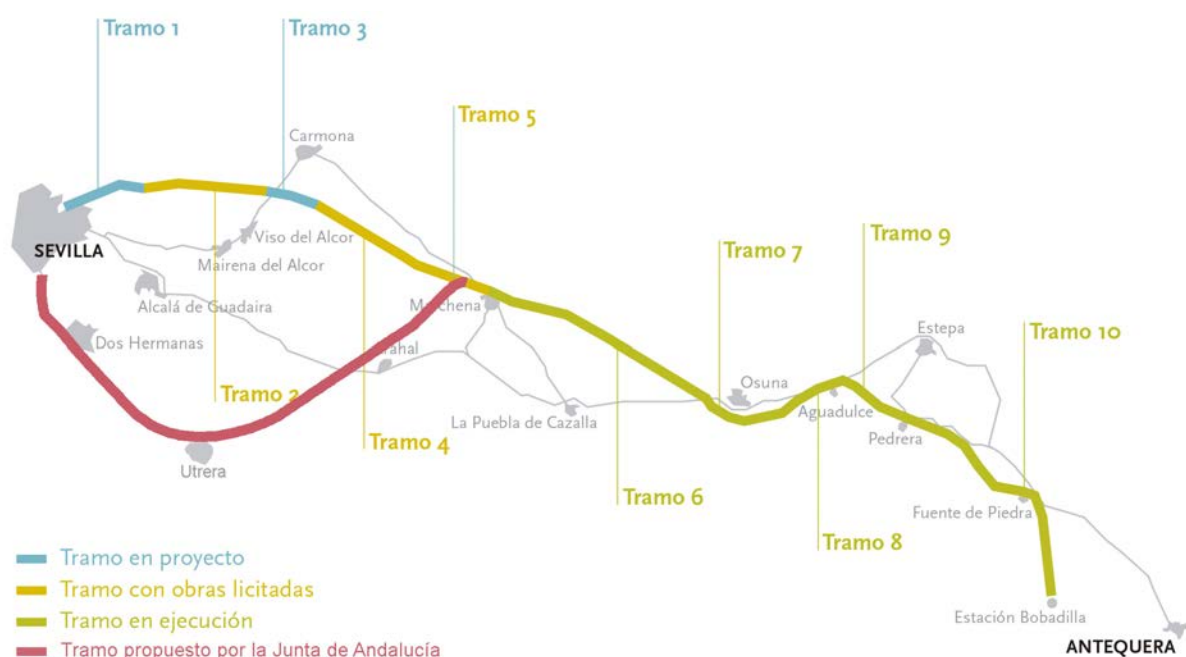


Fig. 68-Tramos del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Fuente: Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.aopandalucia.es/inetfiles/ente\\_estructura/115201016531.pdf](http://www.aopandalucia.es/inetfiles/ente_estructura/115201016531.pdf). Consultado el 21 de marzo de 2017. Tramo propuesto por la Junta de Andalucía añadido por Moisés Sebastián Jiménez Jiménez

### 5.1.A. Utrera

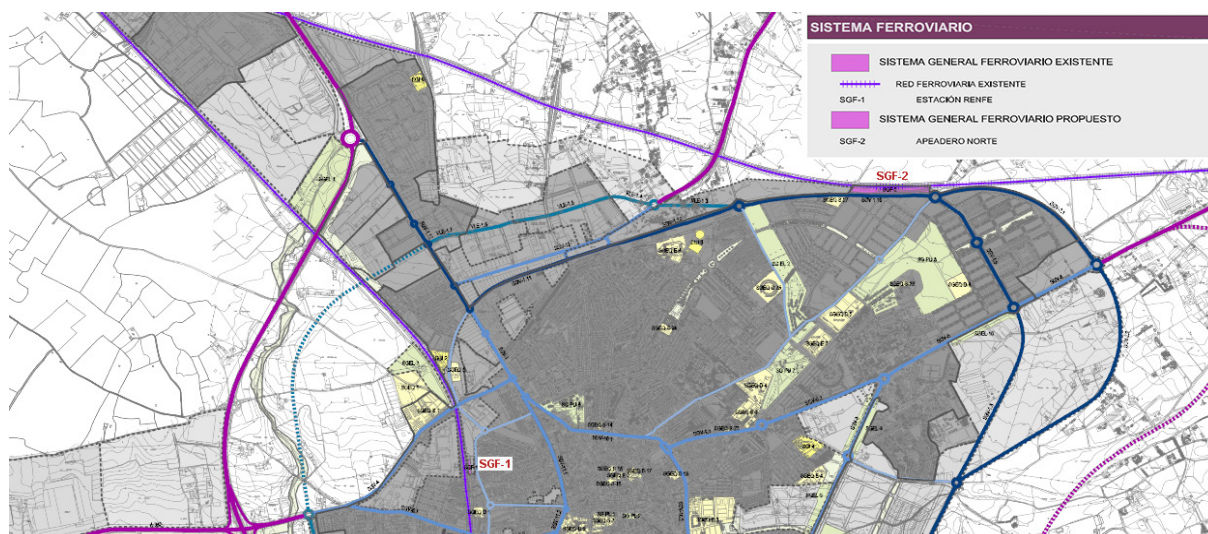


Fig. 69-Fragmento del plano de Sistemas generales y locales estructurantes de Utrera. Fuente: *Plan General de Ordenación Urbana de Utrera. Urbanismo*. Ayuntamiento de Utrera. 16 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://www.utrera.org/opencms/export/sites/default/utrera/galeria/download/PGOUG02.1SISTEMASGENERALESYLOCALESESTRUCTURANTES.NucleoUtrera.pdf>. Consultado el 21 de mayo de 2017

En el plano de *Sistemas generales y locales estructurantes* (ver Fig. 69) del Plan General de Ordenación Urbana de Utrera<sup>34</sup> podemos observar la existencia actual de dos trazados ferroviarios que se anexas en un punto situado al noroeste de la población. Dichos trazados dan servicio al ferrocarril regional en la actualidad. La actual estación (SGF-1) ferroviaria se sitúa en el oeste del núcleo urbano, en una zona próxima a los límites del mismo y da servicio al ramal ferroviario que conduce desde Sevilla hacia Cádiz. También podemos contemplar la existencia de un área situada en el límite norte del núcleo urbano (SGF-2) que aparece calificado como *Sistema general ferroviario propuesto - apeadero norte*, el cual se propone como estación para el ramal ferroviario que conduce desde Sevilla hacia Málaga.

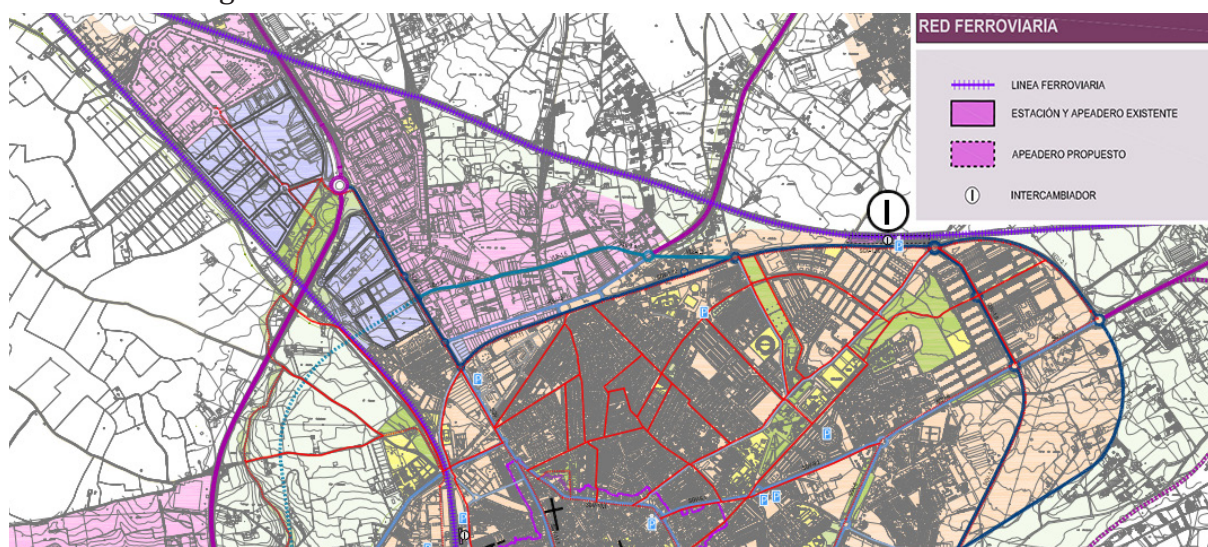


Fig. 70-Fragmento del plano de Movilidad urbana. Red viaria y espacios e itinerarios Peatonales de Utrera. Fuente: *Plan General de Ordenación Urbana de Utrera. Urbanismo*. Ayuntamiento de Utrera. 16 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://www.utrera.org/opencms/export/sites/default/utrera/galeria/download/PGOUG05.1MOVILIDADURBANAXREDVIARIAPEATONALxNUCLEOUTRERA.pdf>. Consultado el 21 de mayo de 2017

34. Aprobación provisional 3ª, aprobado por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 16 de abril de 2015, pendiente de aprobación definitiva por el órgano competente.



También podemos ver cómo en el plano de *Movilidad urbana* (ver Fig. 70) aparece contemplado como apeadero propuesto e intercambiador, por lo que podría tratarse de la estación en Utrera para el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, aunque no existe ninguna constancia en el resto de documentos que componen el Plan General de Ordenación Urbana de Utrera.

### 5.1.B. Arahal

En el plano de *Dotaciones. Equipamiento Comunitario y Espacios Libres* del Plan General de Ordenación Urbana de Arahal<sup>35</sup> podemos observar que el trazado ferroviario regional Sevilla – Málaga / Sevilla – Granada, Almería se aproxima desde el suroeste al núcleo urbano estableciendo un apeadero (SGQT04) en la tangente provocada por ambos pero no aparece ningún indicio sobre un posible trazado para el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía ni siquiera un apeadero propuesto para el mismo.

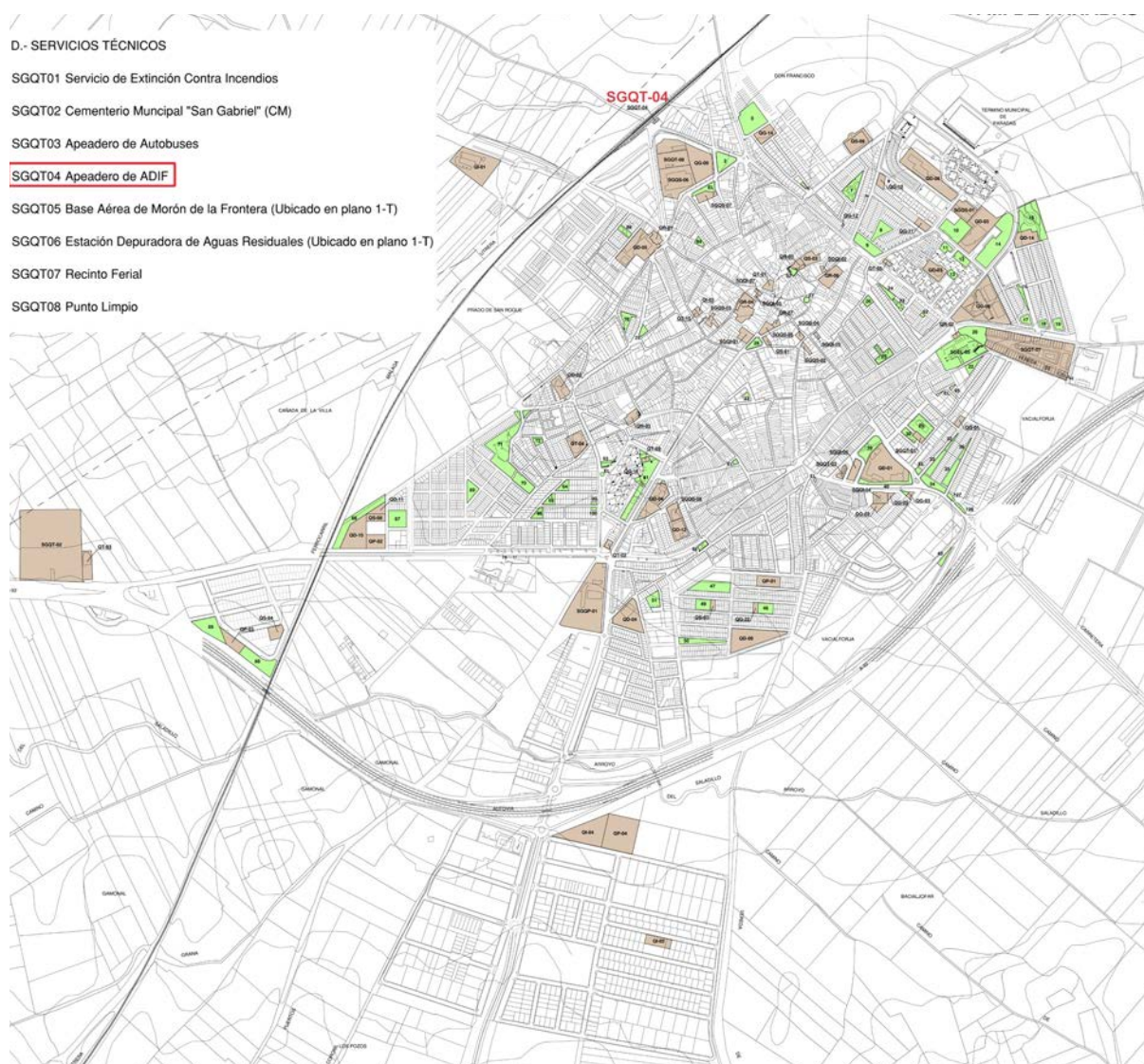


Fig. 71-Fragmento del plano de Dotaciones de Arahal. Fuente: *Plan General de Ordenación Urbana de Arahal. Delegación de Urbanismo. Ayuntamiento de Arahal. 21 de junio de 2012* [En línea]. Disponible en: <http://arahal.org/urbanismo/pgou/inicial/indice.pdf>. Consultado el 23 de mayo de 2017

35. Documento aprobado inicialmente por el ecmo. Ayuntamiento pleno de Arahal en sesión celebrada el 21 de Junio de 2012.



### 5.1.C. Paradas

En el plano de *Estructura territorial* del Plan General de Ordenación Urbana de Paradas<sup>36</sup> podemos ver cómo el trazado ferroviario regional se encuentra a menos de 1 kilómetro de distancia del núcleo urbano. En este municipio no existe ningún apeadero ferroviario ya que actualmente no dispone de comunicación ferroviaria. También es destacable que no aparece ningún posible trazado del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía.

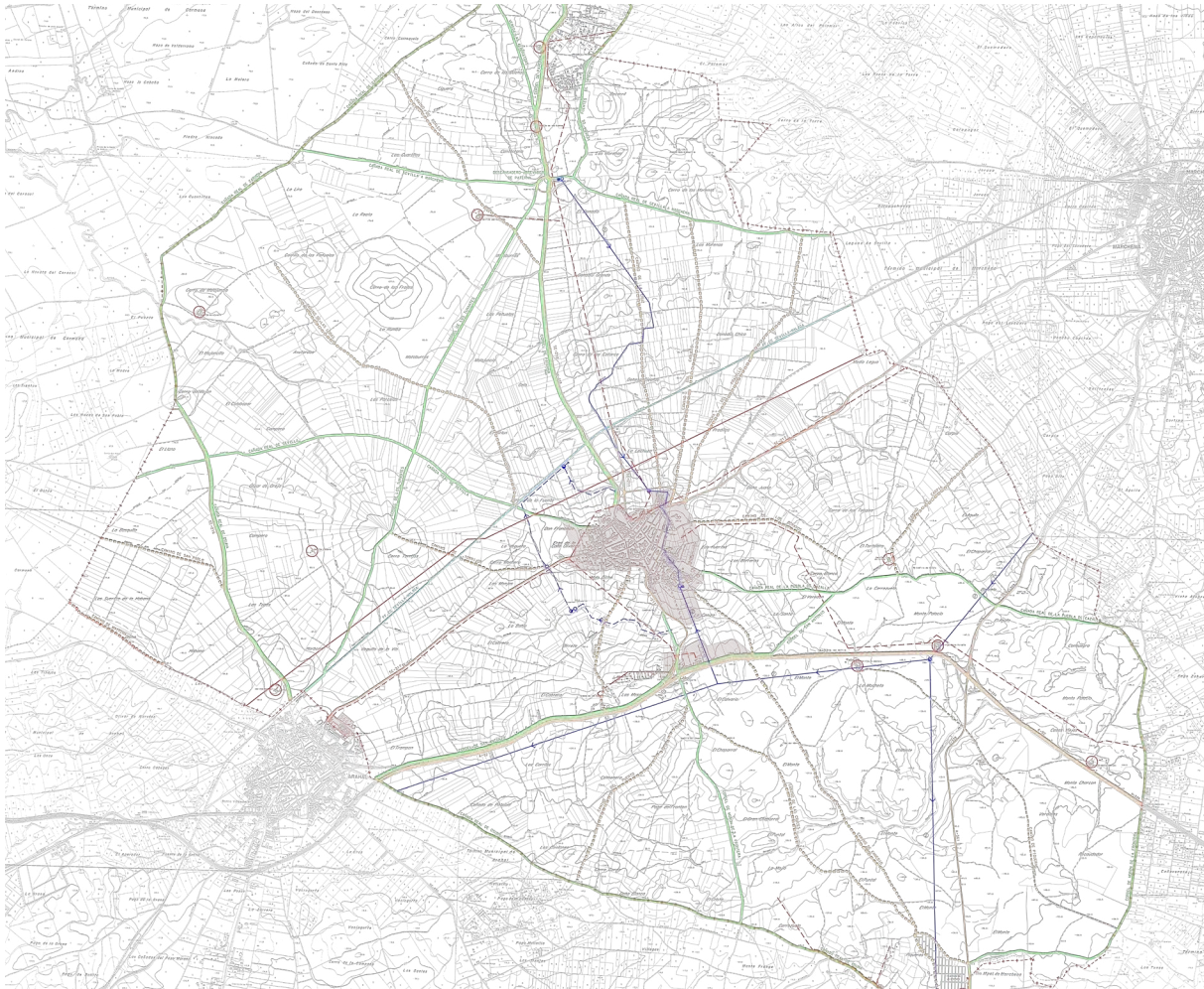


Fig. 72-Fragmento de plano de Estructura Territorial de Paradas. Fuente: *Plan General de Ordenación Urbana de Paradas. Planos de Ordenación*. Ayuntamiento de Paradas. 25 de mayo de 2005 [En línea]. Disponible en: <http://www.paradas.es/opencms/opencms/paradas/ayuntamiento/listarlospgou.html>. Consultado el 23 de mayo de 2017

### 5.1.D. Osuna

En el plano de *Zonificación y dotaciones. Infraestructuras* del Plan General de Ordenación Urbana de Osuna<sup>37</sup> podemos observar cómo tanto la vía férrea Sevilla – Granada (SGF-1) como la línea de Alta Velocidad Española del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía transitan casi en el mismo trazado a excepción de las proximidades del núcleo urbano donde dichas líneas se distancian. Se puede verificar que el trazado del ferrocarril regional no sufre ninguna modificación e incluso mantiene su actual estación ferroviaria. Se prevé una estación que de servicio a la línea de Alta Velocidad (SGF-4) situada al sureste a 1,5 kilómetros del núcleo urbano.

36. Documento aprobado en Pleno del Ayuntamiento de Paradas, en sesión ordinaria celebrada el 25 de mayo de 2005.

37. Documento aprobado el 6 de noviembre de 2009.

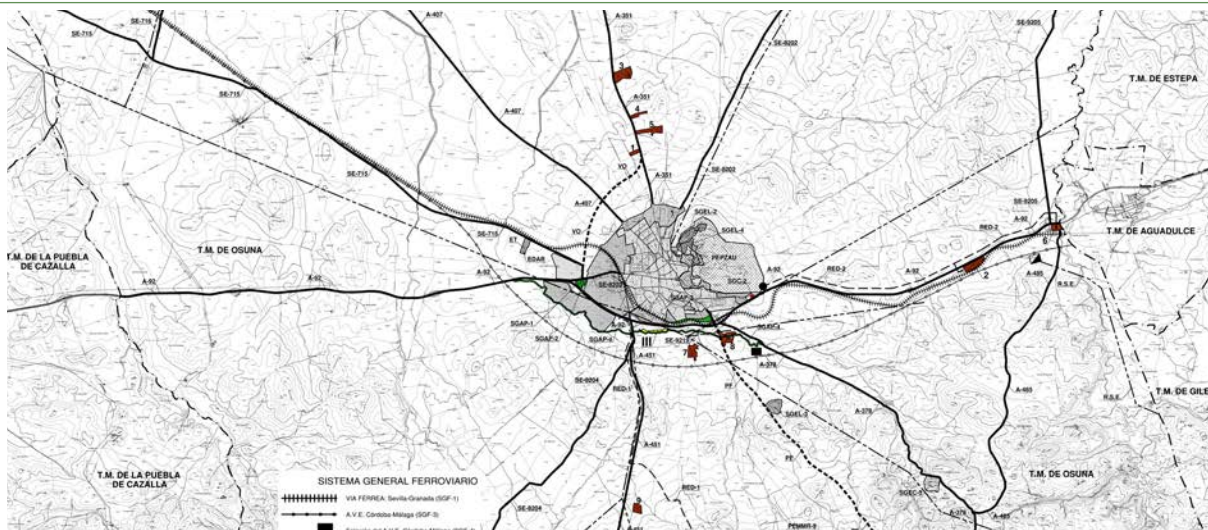


Fig. 73-Fragmento de plano de Zonificación, Dotaciones e Infraestructuras de Osuna. Fuente: *Plan General de Ordenación Urbana de Osuna. Planos de Ordenación*. Ayuntamiento de Osuna. 6 de noviembre de 2009 [En línea]. 19 de enero de 2007 Disponible en: <http://www.osuna.es/index.php?id=pgou>. Consultado el 14 de mayo de 2017

### 5.1.E. Marchena

En el plano *Infraestructuras territoriales en el entorno del modelo urbano* del Plan General de Ordenación Urbana de Marchena<sup>38</sup> podemos ver cómo quedan claramente definidos tanto el trazado ferroviario regional como el perteneciente al Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Se observa que gran parte del trayecto del trazado ferroviario regional queda a desmantelar quedando desprovista de uso la actual estación de tren, ordenándose el llamado *Eje Norte* en el que se establece una estación única que de servicio a ambas líneas ferroviarias. Se observa también que el trazado de la línea de AVE se prolonga desde la nueva estación directamente hacia Sevilla. Esto se debe, como se mencionó anteriormente, a que en el año de aprobación de este PGOU (2007) es anterior a la decisión de la Junta de Andalucía, la cual decide que es más conveniente llegar a Sevilla por Utrera debido a motivos principalmente económicos.



Fig. 74-Fragmento del plano de Infraestructuras Territoriales de Marchena. Fuente: *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. Ayuntamiento de Marchena. 27 de diciembre de 2007 [En línea]. Disponible en: [http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avOp2\\_f25300.pdf](http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avOp2_f25300.pdf). Consultado el 14 de mayo de 2007

38. aprobado en pleno del Ayuntamiento de Marchena, en sesión del día 27 de diciembre de 2007.



En este plano de *Trazado ferroviario y Eje Norte del modelo urbano* observamos que el PGOU ya contempla una ordenación bastante avanzada para el Eje Norte pero no mantiene de ninguna manera la huella de la traza del actual trayecto del ferrocarril regional que será desmantelado.



Fig. 75-Fragmento del plano de Trazado ferroviario y Eje Norte del modelo urbano de Marchena. Fuente: *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. Ayuntamiento de Marchena. 27 de diciembre de 2007 [En línea]. Disponible en: [http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avOp5\\_f10R300.pdf](http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avOp5_f10R300.pdf). Consultado el 14 de mayo de 2007

En el plano de Vías Verdes de Andalucía estudiado en el capítulo 4 de este trabajo (véase Fig. 59), observamos cómo Marchena es el único de los municipios seleccionados en el que existe una vía de este tipo, la Vía Verde de la Campiña II (véase Fig. 11), la cual conduce desde Marchena hasta el municipio cordobés de La Carlota pasando por Écija o Fuentes de Andalucía entre otras poblaciones.

Es por esto que el caso de Marchena resulta especialmente atractivo, ya que en su PGOU podemos encontrar planimetría sobre los grandes cambios (estructurales y de ordenación pormenorizada) que conlleva el paso de la gran infraestructura del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Así, observamos una ordenación totalmente nueva en el sector situado al norte, una estación nueva y única quedando desprovista de uso la estación actual y un gran tramo del trayecto actual ferroviario regional en futuro desmantelamiento sin uso previsto.

Por tanto, el ámbito de actuación contempla aquellas zonas próximas al tramo ferroviario a demantelar desde la laguna de Sevilla hasta la ribera del río Corbones. Así, el ámbito de actuación se dibuja mediante una gran superficie de límites curvos cuya espina dorsal es el tramo ferroviario a desmantelar, anexionándose tangente al norte del núcleo urbano.

## 5.2. Reconocimiento detallado del ámbito de actuación

Para desarrollar posteriormente las intervenciones es necesario el estudio y el reconocimiento detallado del ámbito en el que vamos a actuar descubriendo su potencialidad y poniéndola en valor. Iremos recorriendo todo el ámbito de actuación desde oeste a este en este orden: cañada real de Sevilla, laguna de Sevilla, cerro El Galapagar, cerro de la Torre, Joruca, sector norte, Piel de Capa, La Atalaya Baja, La Atalaya Alta, La Zarzuela, Vico, El Capitán, cañada real de Osuna y ribera del río Corbones. Para ello es conveniente localizar cada uno de estos enclaves en el plano 1/3: *Estado actual del municipio. Núcleo urbano, relieve y paisaje*, disponible en el Anexo 1 de este trabajo fin de grado.

### 5.2.A. Cañada real de Sevilla

Se trata de una cañada territorial localizada al oeste del término municipal que co-



munica comunica con el núcleo de Sevilla.

Su recorrido transcurre por cultivos de cereal de secano, los cuales se han extendido libremente apoderándose, en muchos casos, de parte del camino, el cual a veces se vuelve difícil de descifrar. No existe vegetación asociada en esta cañada ni elementos patrimoniales que posean especial interés.

Su suelo se caracteriza por poseer una permeabilidad muy débil produciéndose charcos en algunas épocas del año lo cual dificulta el tránsito por esta vía, especialmente en los encuentros con algunos cauces como el Arroyo Galapagar.<sup>39</sup>

La intersección de esta vía al encontrarse con la línea de ferrocarril se produce mediante un cruce superficial donde no existe ningún tipo de control luminoso o de barrera para conseguir mayor seguridad en el cruce. Por otra parte, la señalización existente para garantizar la seguridad es bastante escasa (véase Fig. 78).

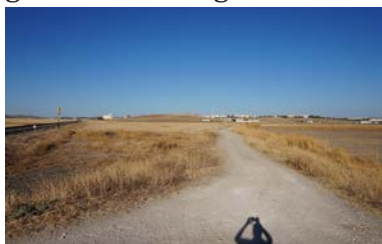


Fig. 76-Cañada real de Sevilla a su paso por Marchena. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena

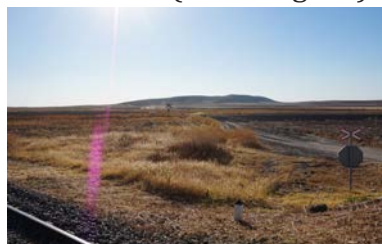


Fig. 77-Cañada real de Sevilla en dirección hacia el término municipal de Paradas. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena

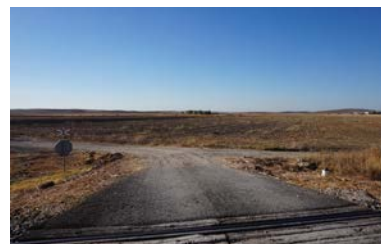


Fig. 78-Cruce de la cañada real de Sevilla por la trazado ferroviario convencional. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 79-Laguna de Sevilla. Fuente: *Recursos de Interés Natural*. 2012 [En línea]. Disponible en: <http://www.caminosvivos.com/contenidos/recursos/7/3626-1.jpg>. Consultado el 24 de agosto de 2017



Fig. 80-Ánade real. Fuente: Fotografía de Aves y otros Seres Vivos. 11 de octubre de 2013 [En línea]. Disponible en: <https://2.bp.blogspot.com/-FXUt3nkrJ5I/UlheK78oMCI/AAAAAAAAAKtY/4gboCqltTb8/s1600/06-Anade+real-Bohn.JPG>. Consultado el 24 de agosto de 2017

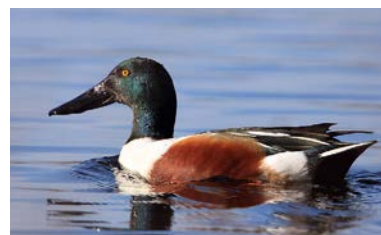


Fig. 81-Pato cuchara. Fuente: Canonistas.com. Julio de 2006 [En línea]. Disponible en: <http://www.canonistas.com/galerias/data/500/Pato-cuchara-8298.jpg>. Consultado el 24 de agosto de 2017

### 5.2.B. Laguna de Sevilla

Se sitúa en una pequeña loma a poca distancia de la vía ferrea, junto a la Cañada Real de Sevilla. Carece de vegetación perimetral al limitar directamente con distintos campos de cultivos agrícolas de gran interés paisajístico. En determinadas épocas del año en las que abundan las lluvias, la laguna llega a presentar el adecuado nivel de agua para permitir a algunas especies de aves acuáticas habitar en ella. Encontramos especies como el pato cuchara, el ánade real o el porrón común.<sup>40</sup>

39. Fuente: «Anexo 6. Vías Pecuarias». *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. Ayuntamiento de Marchena. 27 de diciembre de 2007 [En línea]. Disponible en: [http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/A6\\_Viaspecuarias.pdf](http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/A6_Viaspecuarias.pdf). Consultado el 14 de mayo de 2017.

40. Fuente: «Recursos de Interés Natural». 2012 [En línea]. Disponible en: <http://www.caminosvivos.com/recurso-detalle/3626/laguna-de-sevilla>. Consultado el 24 de agosto de 2017.

También se caracteriza por ser un lugar donde se han encontrado algunos restos arqueológicos, principalmente piezas de cerámica turdetana y algunas téglulas de origen romano de lo que fue un asentamiento agrícola.<sup>41</sup>

### 5.2.C. Cerro El Galapagar y cerro de la Torre

Se trata de dos cerros situados en la proximidad al término municipal de Paradas. El Galapagar se sitúa entre el Cerro de la Torre y la Cañada Real de Sevilla, próximo a la Laguna de Sevilla y alcanza una altitud de 133 metros. El Cerro de la Torre se sitúa colindando al Norte con El Galapagar y supone la altura más alta de esta zona alcanzando los 185 metros de altitud en su vértice geodésico (véase Fig. 84).

Su interés paisajístico se debe a que son el lugar de nacimiento de muchos arroyos de la zona, como el caso de el Arroyo de las Moreras o el Arroyo de los Pozos, a los cultivos de secano existentes en las zonas bajas y al cultivo del olivar en secano, el cual se establece en las zonas más altas de los cerros, lo cual genera una silueta paisajística muy interesante.



Fig. 82-Vista de los cerros El Galapagar y de la Torre desde el cerro de los Olivos. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 83-Cerro de la Torre desde camino de Joruca. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 84-Vértice geodésico del cerro de la Torre. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 85-Vista de Marchena desde el cerro de la Torre. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 86-Vista del cerro de las Moreras desde el cerro de la Torre. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 87-Cultivos de los cerros El Galapagar y de la Torre. Fuente: *Mapa de cultivos 2000-2010*. Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sig.mapama.es/siga/>. Consultado el 25 de agosto de 2017

### 5.2.D. Joruca

#### 5.2.D.i. Arroyo de los Salitrales, arroyo del Galapagar, arroyo del Lavadero

Estos tres arroyos están entre los más importantes de esta zona. Discurren entre distintos tipos de cultivos por todo el ámbito de Joruca y en algunos casos acercando agua hacia algunos ranchos, como es el caso del arroyo del Galapagar, el cual permite disponer de agua al rancho de Morales.

41. Fuente: -«Patrimonio Inmueble de Andalucía». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i3316>. Consultado el 14 de mayo de 2017.

Tanto el arroyo de los Salistrales como el arroyo del Galapagar son los que más se aproximan a la Laguna de Sevilla.

El arroyo del Lavadero mantiene tiene una gran importancia simbólica para el municipio ya que daba servicio a una antigua colonia romana asentada en una zona muy próxima al actual cementerio, la cual supuso uno de los pequeños asentamientos que posteriormente darían lugar al propio municipio. En los recientes años se ha encontrado un yacimiento datado en entre los siglos I a.C. a II d.C. compuesto por un enorme tanque de forma circular y una alberca que alcanza los 44 metros de diámetro y 1,20 metros de profundidad, además de algunas pequeñas edificaciones.<sup>42</sup>



Fig. 88-Arroyo del Lavadero. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 89-Rancho de Morales. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena

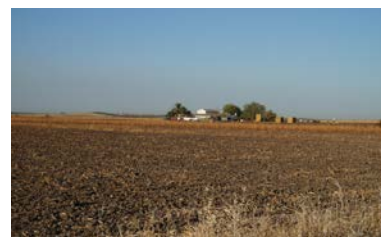


Fig. 90-Rancho de Morales. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena

#### 5.2.D.ii. Rancho de Morales

Se trata de un pequeño rancho de cierta antigüedad situado en el centro de la llana Joruca, justo entre el camino de Joruca y la Senda de Dos Hermanas.

Dispone de ganadería ecuestre y un pequeño rebaño de ovejas. Lleva a cabo una agricultura de cultivos de secano.

Hasta el propio rancho llega el arroyo del Águila, el cual es abastecedor para sus cultivos y ganadería en parte del año.

#### 5.2.D.iii. Cerro de la Horca

Se trata de un cerro de 138 metros de altitud que se sitúa al oeste del borde del núcleo urbano lindando al norte con la traza ferroviaria y al sur con la carretera SE-5202. En su cima se sitúan algunos chalets entre los cultivos de secano que siempre han predominado en este cerro.



Fig. 91-Cerro de la Horca. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 92-Vista de Marchena desde el cerro de la Horca. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 93-Vista de Marchena desde el cerro de la Horca. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena

#### 5.2.D.iv. Senda de Dos Hermanas

Se trata de una senda de unos 4 metros de anchura que comunica el núcleo de Marchena con El Palomar (véase Fig. 95) y Las Moreras (véase Fig. 96), ambos en el término 42. Fuente: epSevilla.es. 22 de julio de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://www.europapress.es/andalucia/sevilla-00357/noticia-nuevo-yacimiento-arqueologico-marchena-acogera-labores-otro-mes-mas-des-cartan-nuevos-hallazgos-20150722174319.html>, Consultado el 14 de mayo de 2017.



municipal de Paradas, hasta conectar con el Cordel de Paterna. Actualmente es usado para rutas de bicicleta ya que discurre paralelamente a la carretera A-380 y ofrece un atractivo itinerario por El Galapagar, El Carretero, Los Altos del Palomar, arroyo del Carretero y Las Motillas antes de su conexión con El Palomar.



Fig. 94-Senda de Dos Hermanas. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 95-Urbanización El Palomar (Paradas). Fuente: Ayuntamiento de Paradas[En línea]. Disponible en: <http://www.paradas.es/opencms/opencms/paradas/actualidad/agricultura/arreglaminospalomar.html>. Consultado el 25 de agosto de 2017



Fig. 96-Vista de Las Moreras desde el cerro de la Torre. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

## 5.2.E. Sector Norte

### 5.2.E.i. Cordel de Carmona

Este cordel se sitúa al Noreste del término municipal de Marchena comunicándolo con el de Carmona. Su recorrido transcurre por cultivos de olivar y cereal principalmente atravesando algunos paisajes de gran valor forestal y cruzando el arroyo Salado y el río Corbones.

#### 5.2.E.ii. Silo 1

Se trata del primero de los silos construidos en el municipio. Consta de dos partes claramente apreciables: la construida inicialmente y la ampliación. Esta última se produjo hacia el oeste. Actualmente se encuentra en desuso a pesar de sus buenas condiciones.



Fig. 97-Silo 1. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 98-Vista de los silos 1 y 2 desde el cerro de la Horca. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 99-Silo 2. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena

#### 5.2.E.iii. Silo 2

Se trata del segundo silo construido en el municipio y uno de los más grandes de Andalucía, el cual formó parte de la Red Nacional de Silos y Graneros y actualmente en desuso aunque el estado físico no presenta problemas estructurales. Se encuentra muy próximo a la vía ferrea ya que desde él se transportaban mercancías de grano a muchos países. Es producto de una construcción seriada y destaca principalmente por su tamaño destacando claramente desde la fachada norte del municipio.<sup>43</sup>

43. Fuente: *elCorreo*. 7 de noviembre de 2010 [En línea]. Disponible en: <http://elcorreoweb.es/historico/silos-que-guardan-otros-trigos-HNEC382324>. Consultado el 15 de junio de 2017.

#### 5.2.E.iv. Estación ferroviaria actual

La estación se sitúa en las afueras del municipio, concretamente al noroeste del núcleo urbano. Su construcción se produjo en 1868 debido a la línea que se creó para comunicar Utrera con Osuna pasando por Morón de la Frontera y Marchena. La construcción de la estación, así como el mantenimiento de obras de encauzamiento fue llevado a cabo por Louis Alfred Coullaut Boudeville, quien sería reconocido principalmente por la construcción del puente de Mamedra y por ser el padre del gran escultor marchenero Lorenzo Coullaut Valera.

En cuanto a su morfología (véase Fig. 100), es una construcción sencilla, de pequeño tamaño, disponiendo de una única planta rectangular y alargada con cubierta de tejas. La fachada se compone de una serie de pilastras que la dividen en 3 paños, constando de dos accesos en el paño central y unas ventanas verticales rematadas con arco de medio punto y arco rebajado respondiendo a una tipología arquitectónica tradicional.<sup>44</sup>

Actualmente es bastante usada por la población debido a que dispone de servicios ferroviarios de media distancia llevados a cabo por Renfe. Su estado es bastante bueno.



Fig. 100-Estación ferroviaria actual. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 101-Estación ferroviaria actual. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

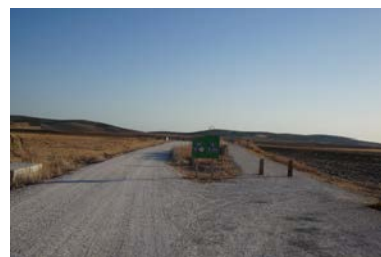


Fig. 102-Vía Verde de la Campiña II. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 103-Vía Verde de la Campiña II. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

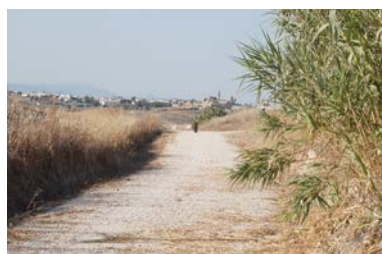


Fig. 104-Vía Verde de la Campiña II. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 105-Puente metálico sobre el río Genil (Écija). Fuente: *Lugares con Historia*. 20 de noviembre de 2012 [En línea]. Disponible en: [https://lugaresconhistoria.files.wordpress.com/2012/11/puente\\_de\\_hierro\\_genila\\_c3a9cija-varpaijos.jpg](https://lugaresconhistoria.files.wordpress.com/2012/11/puente_de_hierro_genila_c3a9cija-varpaijos.jpg). Consultado el 25 de agosto de 2017

#### 5.2.E.v. Vía Verde de la Campiña II

Tal como se explicó anteriormente, se trata de una vía verde en muy buen estado que recorre la Campiña sevillana desde Marchena hasta superar el límite con la provincia de Córdoba, finalizando en La Carlota. En este trayecto atraviesa algunos pueblos y ciudades como Écija, Fuentes de Andalucía y La Luisiana entre otros.

44. Fuente: *Sevillapedia*. 17 de septiembre de 2014 [En línea]. Disponible en: [https://sevillapedia.wikanda.es/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_trenes\\_de\\_Marchena](https://sevillapedia.wikanda.es/wiki/Estaci%C3%B3n_de_trenes_de_Marchena). Consultado el 15 de junio de 2017.

Esta vía verde surge por la huella ferroviaria de la línea Marchena-Valchillón. El tren que recorría este trayecto era conocido por *El Marchenilla* debido a su punto de partida. Esta línea, la cual transportaba mercancías y pasajeros, funcionó desde 1885 hasta 1970, ya que el 1 de enero de 1971 la línea es clausurada. El Marchenilla recorría un bonito itinerario a través de La Campiña dibujando gran cantidad de curvas cerradas permitiendo a los pasajeros disfrutar de un viaje bastante atractivo.<sup>45</sup>

El desmantelamiento de todo tipo de infraestructuras ferroviarias originaron la aparición de la Vía Verde de la Campiña II, la cual ya podía funcionar en prolongación a la Vía Verde de la Campiña I, la cual llega hasta Valchillón (Córdoba). Por tanto la Vía Verde de la Campiña II aprovecha el desmantelado trazado ferroviario para dotarse de tal apreciado itinerario paisajístico. Entre los principales intereses paisajísticos podemos encontrar, el río Corbones, el río Genil, los cuales son cruzados con unos puentes muy peculiares, como es el caso del puente metálico sobre el río Genil en Écija (véase Fig. 105). También destaca la fuente de la Argamasilla en Écija o los baños romanos de La Luisiana con la piscina romana más grande de la península.<sup>46</sup>

### 5.2.E.vi. Recinto amurallado

Se trata del cerco de defensa construido en época almohade. Consta de dos recintos: el recinto amurallado de la Alcazaba, donde se situaba el alcázar, y el de la Medina, donde tenía lugar el resto de la ciudad. Posteriormente se construyó otro recinto amurallado secundario para el parque. El recinto de la Alcazaba (véase Fig. 106) se sitúa sobre el cerro de la Mota mientras el de la Medina ocupaba el actual barrio de San Juan. El recinto secundario del parque (véanse Fig. 107 y 108) se levanta colindante al de la alcazaba ya que se trataba de unos jardines cerrados al público y de uso exclusivo. Este último se encuentra cercano al trazado ferroviario.<sup>47</sup>



Fig. 106-Recinto amurallado - Cerco de la antigua Alcazaba. Autor: Moisés Sebastián Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 107-Recinto amurallado - Cerco de los jardines almohades. Autor: Moisés Sebastián Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 108-Recinto amurallado - Cerco de los jardines almohades. Autor: Moisés Sebastián Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

### 5.2.E.vii. El Birrete

Se sitúa al norte del casco urbano, actualmente dedicada al cultivo de secano, y es la zona por la que se accede a la Vía Verde de la Campiña II desde Marchena. En esta zona se encuentra el límite del trayecto construido hasta la actualidad del nuevo trazado ferroviario. También es una zona a destacar por los hallazgos de algunos restos de artefactos pertenecientes a época romana, edad moderna y edad contemporánea.

45. Fuente: Blog *Noticias de la Historia*. 21 de mayo de 2016 [En línea]. Disponible en: <http://pepe33dsd.blogspot.com.es/2016/05/el-tren-marchena-cordoba-o-el.html>. Consultado el 15 de junio de 2017.

46. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles: Carmen Aycart Luengo (coordinación), Miguel Jiménez Vega (textos) y Arantxa Hernández Colorado (apoyo técnico). 2008. «*Guía de Vías Verdes*». Volumen 1. Madrid (España). Grupo Anaya S. A.

47. Fuente: «*Patrimonio Inmueble de Andalucía*». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i19605>. Consultado el 14 de mayo de 2017.



## 5.2.F. Piel de Capa

### 5.2.Fi. Cordel de Écija

Situado al Noreste del término municipal de Marchena, conecta su núcleo con el de Écija a través de su conexión con la Cañada Real de la Madre de Fuentes o con el Cordel de Pavía.

Actualmente da servicio como vía pecuaria sólo en su primer tercio hasta llegar al río Corbones ya que posteriormente su existencia se produce de manera discontinua al interrumpirse por la carretera A-364 o por invasión de algunos cultivos.

La dimensión de su ancho se encuentra oscilando entre los 8 y los 10 metros. La vegetación que predomina en su límite suele ser hierbas y arbustos.<sup>48</sup>

### 5.2.Fii. Puente de Mamedra

Se trataba de una obra de ingeniería civil con origen en 1873, la cual fue construida de piedra apoyada sobre un arco de ladrillo por el ingeniero francés Louis Alfred Coullaut Boudeville. Fue considerada conjunto histórico de Marchena y durante su existencia tuvo un gran carga simbólica en la historia de la ingeniería civil del municipio.<sup>49</sup>



Fig. 109-Puente de Mamedra. Fuente: *Marchena online*. 30 de diciembre de 2014 [En línea]. Disponible en: <http://i61.tinypic.com/2vtw7i8.jpg>. Consultado el 22 de febrero de 2017



Fig. 110-Puente de Mamedra. Fuente: *Marchena online*. 30 de diciembre de 2014 [En línea]. Disponible en: <http://i39.servimg.com/u/f39/18/62/50/07/2puent10.jpg>. Consultado el 22 de febrero de 2017



Fig. 111-Demolición del puente de Mamedra. Fuente: *Marchena online*. 30 de diciembre de 2014. Disponible en: <http://i39.servimg.com/u/f39/18/62/50/07/5puent10.jpg>. Consultado el 25 de agosto de 2017



Fig. 112-Estado actual del puente de Mamedra. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 113-Estado actual del puente de Mamedra. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

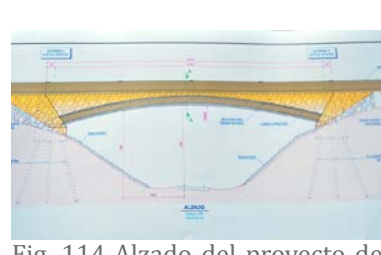


Fig. 114-Alzado del proyecto del nuevo puente de Mamedra. Fuente: *aionsur*. 29 de agosto de 2016 [En línea]. Disponible en: <https://aionsur.com/segunda-ruta-turistica-las-calles-marchena-proximo-jueves>. Consultado el 22 de febrero de 2017

48. Fuente: «Anexo 6. Vías Pecuarias». *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. Ayuntamiento de Marchena. 27 de diciembre de 2007 [En línea]. Disponible en: [http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/A6\\_Viaspecuarias.pdf](http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/A6_Viaspecuarias.pdf) Consultado el 14 de mayo de 2017.

49. Fuente: *El Buscador* [En línea]. Disponible en: <https://busca444.blogspot.com.es/2016/12/siete-anos-de-lamentos-por-el-puente.html>. Consultado el 12 de marzo de 2017.

Actualmente se encuentra inexistente debido a su demolición por la Consejería de Obras Públicas el día 28 de diciembre de 2009 debido a un posible riesgo de desprendimiento del mismo sobre la vía ferrea.

La reconstrucción del mismo será llevada a cabo por la Junta de Andalucía según lo anunció horas posteriores a su derribo.<sup>50</sup>

## 5.2.G. La Atalaya Baja

### 5.2.G.i. Cortijo de la Atalaya Baja

Se trata de un cortijo de cierta antigüedad, aunque con reformas importantes en su constitución. Se accede a él a través de la cañada real de Écija (actual carretera A-380), tras el cortijo de San Ginés. Esta zona se caracteriza por su gran labor en cultivos de secano aunque dispone de olivares en las zonas más altas del cerro existente en la Atalaya Baja.



Fig. 115-Acceso al cortijo de la Atalaya Baja. Autor: Moisés Sebastián Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 116-Acceso a cortijo de la Atalaya Baja. Autor: Moisés Sebastián Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 117-Cultivos Atalaya Baja. Fuente: *Mapa de cultivos 2000-2010*. Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sig.mapama.es/siga/>. Consultado el 25 de agosto de 2017



Fig. 118-Vista del cortijo de la Atalaya Alta desde la ribera del río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 119-Cortijo de la Atalaya Alta. Autor: Moisés Sebastián Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 120-Cultivos de la Atalaya Alta. Fuente: *Mapa de cultivos 2000-2010*. Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sig.mapama.es/siga/>. Consultado el 25 de agosto de 2017

## 5.2.H. La Atalaya Alta

### 5.2.H.i. Cortijo de la Atalaya Alta

Cortijo en buen estado distribuido en “U” que incluye graneros, naves, algibe y cua-

50. Fuente: *Noticias*. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. 29 de diciembre de 2009 [En línea]. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/noticiasCab/noticias/dbf26993-1fea-11e0-89b8-998a90d310ed>. Consultado el 12 de marzo de 2017.

dra situado entre un gran olivar sobre el cerrillo de la Casa. Es una zona en la que se han hallado una concentración de cerámica de origen turdetano así como de origen musulmán.

### 5.2.I. La Zarzuela

#### 5.2.I.i. Cortijo del Trasquilado, de la Zarzuela y de Vado Viejo

Estos tres cortijos son muy característicos debido a que dan lugar a un complejo irrepetible. Cuentan con vivienda para el casero, señorío, espacio para maquinaria, graneros, cuadras e incluso vaquerizas y yegüerizas. El estado de los mismos es muy bueno.



Fig. 121-Vista del cortijo del Trasquilado desde el cerro del Capitán. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 122-Vista del cortijo de la Zarzuela desde la loma de la Zarzuela. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

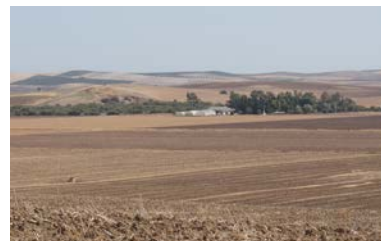


Fig. 123-Vista del cortijo de Vado Viejo desde la loma de la Zarzuela. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 124-Vista del cortijo del Trasquilado desde la loma de la Zarzuela. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 125-Vista del cortijo de la Zarzuela desde el cerro del Capitán. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 126-Vista del paisaje del cortijo de Vado Viejo. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 127-Eucaliptos de la Zarzuela. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 128-Vista de eucaliptos de la Zarzuela desde el cerro del Capitán. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

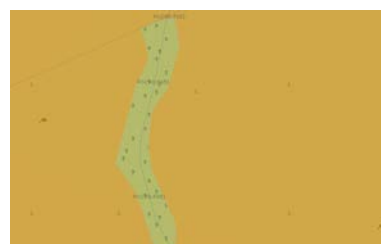


Fig. 129-Eucaliptos de la Zarzuela. Fuente: Mapa de cultivos 2000-2010. Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sig.mapama.es/siga/>. Consultado el 25 de agosto de 2017

#### 5.2.I.ii. Eucaliptos de la Zarzuela

Se trata de un eucaliptal de no muy grande extensión que se encuentra muy próximo al nuevo trazado ferroviario. Constituye el eucaliptal más grande de la zona, habitando en él numerosas especies de animales. Se encuentra atravesado longitudinalmente por el arroyo Hondo de la Rambla, el cual conduce hasta el río Corbones.



### 5.2.I.iii. Arroyo Hondo de la Rambla

Es un largo arroyo que nace en el sur del término municipal y lo va recorriendo en dirección Norte hasta desembocar en el río Corbones. En su recorrido, atraviesa el eucaliptal de La Zarzuela y los cortijos de La Zarzuela y del Trasquilado. En él se han hallado restos metalúrgicos de edad romana y algunas piezas cerámicas de origen árabe.



Fig. 130-Arroyo Hondo de la Rambla. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 131-Loma de la Zarzuela. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena

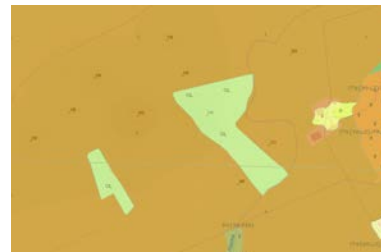


Fig. 132-Cultivos de la loma de la Zarzuela. Fuente: *Mapa de cultivos 2000-2010*. Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sig.mapama.es/siga/>. Consultado el 25 de agosto de 2017

### 5.2.I.iv. Loma de la Zarzuela

Es un punto geográfico clave ya que se trata de la loma más alta que existe entre la carretera A-364 y el río Corbones. Alcanza una altitud máxima de 152 metros y se encuentra bastante próximo a los cortijos de La Zarzuela y del Trasquilado. En ella se encuentran olivares y otros cultivos de secano.

## 5.2.J. Vico

### 5.2.J.i. Cortijo de Vico

Se trata de un cortijo muy próximo a la ribera del río Corbones por donde discurre la vereda de Bajonar. Por sus inmediaciones se han encontrado restos de artefactos de cerámica a torno así como restos líticos. Se encuentra colindando con Montemolín, donde tiene lugar un yacimiento declarado *Bien de Interés Cultural* ya que en esta zona se produjo un asentamiento protohistórico que llegó a ser un enclave de interacción entre indígenas y viajeros llegados desde el Mediterráneo Oriental. Encontramos así una necrópolis y una cantera además del propio asentamiento.<sup>51</sup>



Fig. 133-Cortijo de Vico. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 134-Cortijo de Vico. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 135-Cortijo de Vico. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 15 de agosto de 2017, Marchena

51. Fuente: *Marchena Turismo*. 13 de septiembre de 2005 [En línea]. Disponible en: <http://marchenaturismo.blogspot.com.es/2005/09/el-cerro-de-los-fenicios.html>. Consultado el 15 de junio de 2017.

## 5.2.K. El Capitán

### 5.2.K.i. Cerro del Capitán

Se trata de un cerro de 158 metros de altitud, muy cercano a la ribera del río Corbones. También destacar que en la ladera sur de este cerro se han encontrado algunos restos de artefactos cerámico elaborado a torno y a mano de origen árabe y turdetano. En cuanto a sus cultivos, predominan los de secano encontrando un olivar en su parte sur y una zona de pastizal y matorral en la ladera oeste debido a su fuerte pendiente.



Fig. 136-Cerro del Capitán. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 137-Cerro del Capitán. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 138-Cultivos del cerro del Capitán. Fuente: *Mapa de cultivos 2000-2010*. Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sig.mapama.es/siga/>. Consultado el 25 de agosto de 2017

## 5.2.L. Cañada real de Osuna

Se trata de una cañada situada al este del término municipal que comunica los núcleos de Marchena y Osuna llegando hasta Estepa. La mayor parte de ella es ocupada por carreteras comarcales como la SE-7200, o la SE-715. Algo más de un tercio de su longitud es compartido con el Cordel de Garabatera, donde su anchura alcanza la dimensión de 1 kilómetro.<sup>52</sup>



Fig. 139-Cañada real de Osuna. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 140-Río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 141-Río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 142-Paisaje de la ribera del río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 143-Cruce de la carretera SE-7200 a su paso por el río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 144-Puente ferroviario del ferrocarril convencional. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

52. Fuente: «Anexo 6. Vías Pecuarias». *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. Ayuntamiento de Marchena. 27 de diciembre de 2007 [En línea]. Disponible en: [http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/A6\\_Viaspecuarias.pdf](http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/A6_Viaspecuarias.pdf) Consultado el 14 de mayo de 2017.



### 5.2.M. Ribera del río Corbones

El río Corbones es el elemento articulador del paisaje de Marchena siendo su ribera uno de los lugares más naturales del mismo donde podemos encontrar abundante vegetación natural en buen estado de conservación. Esta zona está catalogada como *Complejo Ribereño de Interés Ambiental*. Podemos encontrar algunas especies arbóreas naturales de la zona como fresnos, olmos, álamos blancos y sauces, aunque también existen muchas especies arbóreas foraneas como el caso del eucalipto. Además podemos encontrar adelfas, zarzas o madreselvas entre otras muchas especies.

En cuanto a la fauna, merece especial nombramiento este enclave natural ya que es uno de los pocos reductos naturales que existen en la Campiña sevillana suponiendo un importante corredor natural para muchas especies que allí habitan, es por ello que se encuentra protegido. Destacan anfibios como la rana común, el sapo común, el sapo corredor o el gallipato; aves como el zampullín chico, la avutarda, el cernícalo primilla, el alcaraván, o el aguilucho cenizo y mamíferos como el conejo, la rata negra, la musaraña común o el topo.<sup>53</sup>

### 5.3. Plan General de Ordenación Urbana de Marchena en el ámbito de actuación

Actualmente, predomina el uso industrial en la zona afectada por la nueva infraestructura ferroviaria (color rojo en la Fig. 145: *Usos del sector norte de Marchena*). Se trata de un conjunto de naves ordenadas respecto a la carretera de Carmona.

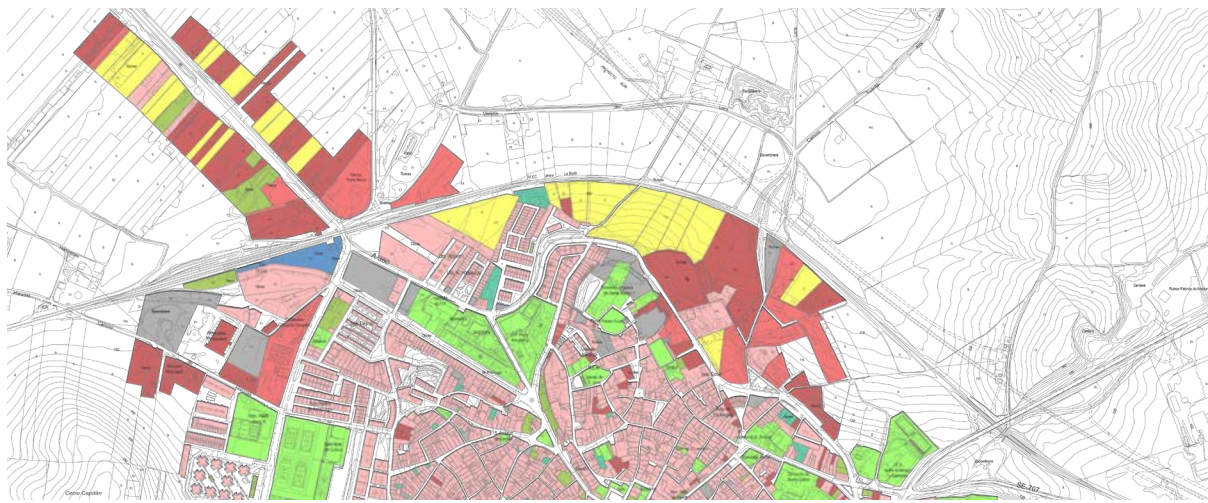


Fig. 145-Usos del sector norte de Marchena. Fuente: *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. Ayuntamiento de Marchena. 27 de diciembre de 2007 [En línea]. Disponible en: [http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/M\\_04\\_USOSDELSUELO.pdf](http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/M_04_USOSDELSUELO.pdf). Consultado el 17 de junio de 2007

Por otro lado, tal como se vio anteriormente en el plano *Trazado ferroviario y Eje Norte del modelo urbano* (véase Fig. 75) extraído del PGOU del municipio, podemos observar cómo ya se encuentra planificado todo el sector norte, estableciendo una nueva ordenación para aquellos territorios que actualmente carecen de uso, estando destinados exclusivamente a la explotación agrícola de sus tierras.

En el plano de *Ordenación Detallada* (ver Fig. 146) se aprecia que además de la parcelación, se han establecido una serie de sistemas locales que dan servicio a este Eje Tangencial Norte. Encontramos así, zonas sombreadas de color azul, que indican que son

53. Fuente: *Centro de Estudios Paisaje y Territorio* [En línea]. Disponible en: <http://paisajeyterritorio.es/assets/corbones.pdf>. Consultado el 15 de junio de 2017.



parcelas destinadas a algún equipamiento aunque no se especifica de qué tipo. También observamos que se plantea una serie de espacios libres en la frontera con el nuevo trazado ferroviario. Estos espacios libres encuentran su prolongación hacia el oeste bordeando todo el Eje industrial Carretera de Carmona. De menor escala, también encontramos espacios libres en el parcelario interior del Eje Tangencial Norte.

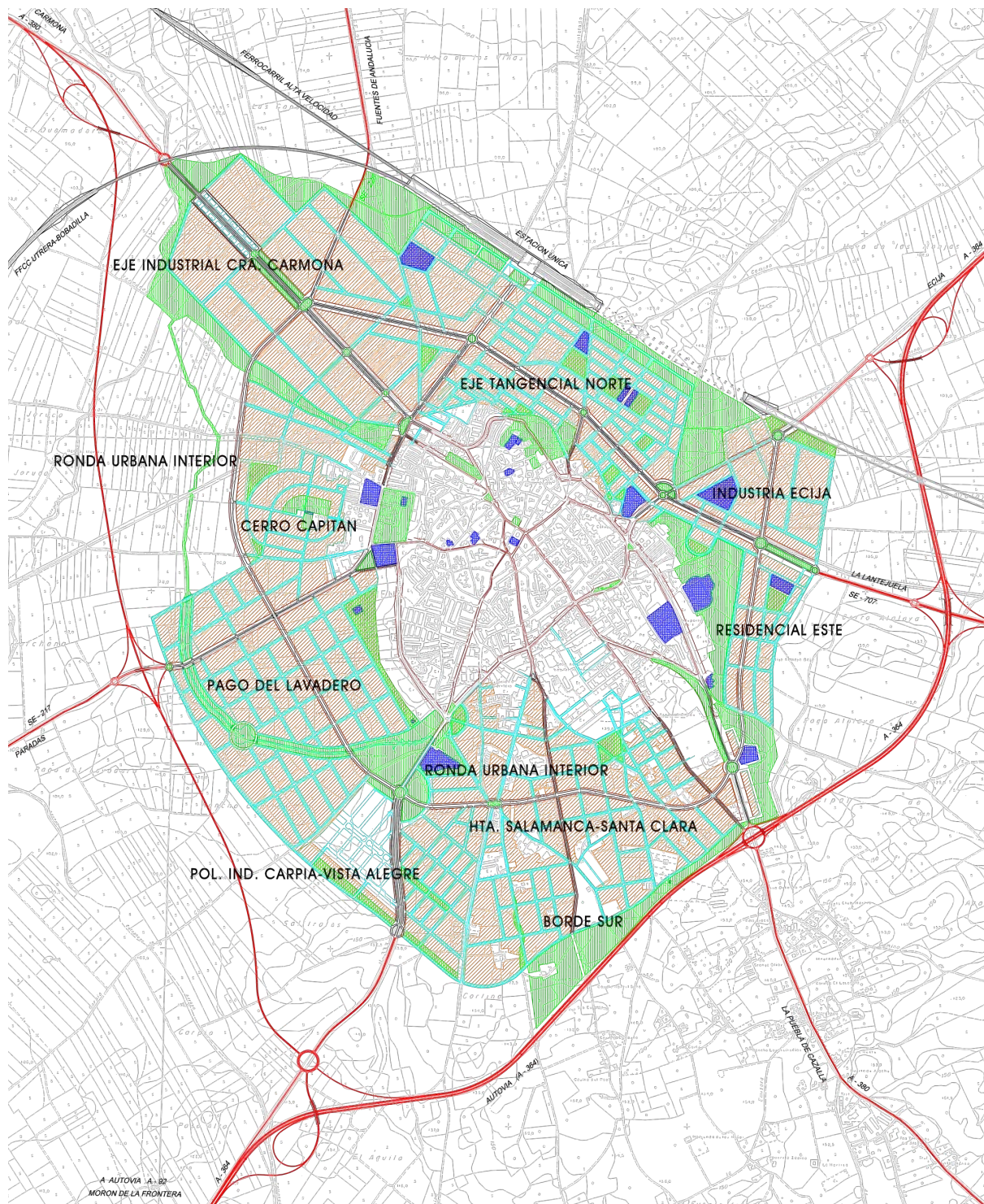


Fig. 146-Ordenación Detallada propuesta por el PGOU de Marchena. Fuente: Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena. 27 de diciembre de 2007, Marchena [En línea]. Disponible en: <http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avORDmem.pdf>. Consultado el 27 de mayo de 2017



En cuanto a las parcelaciones planteadas, observamos que se desentienden de las actuales trazas de los campos de cultivos y se ordenan a partir de una espina vertebradora, la cual está constituida por una vía fruto de la prolongación de la carretera SE-707 con destino a Lantejuela. Esta vía vertebradora se articula mediante un sistema de glorietas y está planteada para rodear todo el casco urbano conectando todas las áreas de crecimiento del municipio. Resulta por una parte anecdótico cómo en las parcelaciones colindantes del actual límite del casco urbano, la retícula parcelaria impuesta no obedece a criterios topográficos justo en esta zona, la cual posee una pendiente bastante pronunciada. Vemos un claro ejemplo de ello en la parcelación propuesta para el cerro de la Horca (erróneamente llamado cerro Capitán en la Fig. 146 por el PGOU del municipio).

En cuanto al actual trazado ferroviario, se produce un olvido de su actual traza al encontrarse absorbida por las nuevas parcelaciones quedando desmantelado todo el trayecto que recorre este sector. Se observa que la actual estación queda ordenada en el interior de una gran parcela destinada a espacios libres junto al que anteriormente hemos denominado Silo 1. Vemos cómo en la zona de El Birrete se haya planteada la nueva estación ferroviaria a compartir entre el ferrocarril convencional y el de alta velocidad. En este plano también cabe mencionar que aunque se aprecie que el trazado ferroviario de alta velocidad se prolonga en dirección hacia Sevilla, realmente está planificado para que comparta trazado junto al ferrocarril convencional debido a la decisión tomada por la Junta de Andalucía de llegar a Sevilla pasando por Utrera, tal como se explicó anteriormente.

Por último, observamos cómo la Vía Verde de la Campiña II, se encuentra perdida tras la ordenación, pasando a unos metros por la izquierda de donde se plantea la nueva estación ferroviaria. En cuanto al cordel de Écija, se respeta el trazado aunque no queda definido su paso al cruzar la nueva traza ferroviaria. El silo 2 se encuentra ordenado en una parcela, el puente de Mamedra queda ubicado justo en una de las glorietas planteadas.



Fig. 147-Ocupación e infraestructuras ferroviarias existentes actualmente en el sector norte de Marchena. Fuente: *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. 27 de diciembre de 2007, Marchena [En línea]. Disponible en: <http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avORDmem.pdf>. Consultado el 17 de mayo de 2017

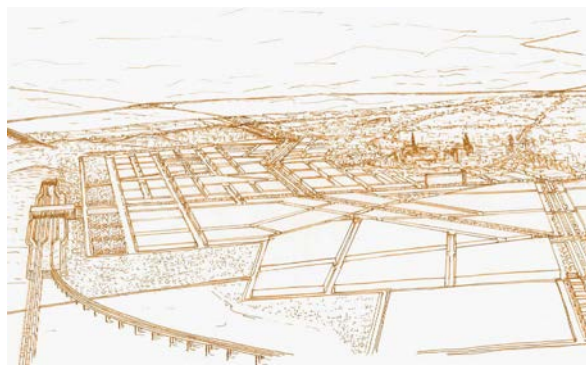


Fig. 148-Ordenación propuesta por el PGOU para el sector norte de Marchena. Fuente: *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. 27 de diciembre de 2007, Marchena [En línea]. Disponible en: <http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avORDmem.pdf>. Consultado el 17 de mayo de 2017

En estas dos perspectivas comparativas extraídas del PGOU de Marchena, podemos ver los notables cambios que anteriormente se han ido explicando. Vemos en la perspectiva actual la naturaleza rural de los territorios colindantes con el casco urbano mientras que en la perspectiva planteada, las manzanas toman un papel importante en la visualización de este sector. Se observa claramente el esquema de espacios libres para toda esta zona y la magnitud y escala de las nuevas infraestructuras ferroviarias.

También mencionar que la vista hacia el casco antiguo que actualmente se obtiene desde el ferrocarril regional, queda prácticamente anulado con semejante intervención.

Finalmente, en la Fig. 149, se observa que el Plan General plantea el Eje Tangencial Norte con una anchura de 50 metros, disponiendo de una calzada principal de dos carriles en cada dirección y una calzada secundaria de menor anchura para cada sentido. La calzada principal está planteada con una separación de 5 metros más aparcamiento respecto a las calzadas secundarias. Este acerado de 5 metros de anchura se encontraría debidamente arbolado según se plantea en la sección.

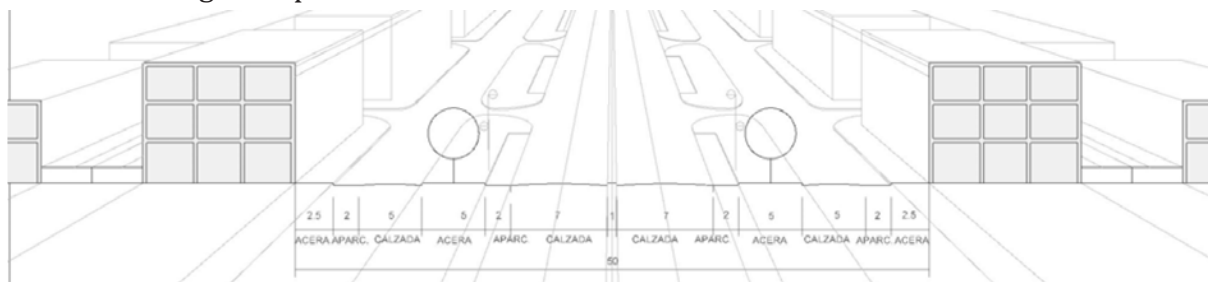


Fig. 149-Sección por Eje Tangencial Norte propuesta por el PGOU. Fuente: *Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena*. 27 de diciembre de 2007, Marchena [En línea]. Disponible en: <http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avORDmem.pdf>. Consultado el 17 de mayo de 2017

## 6. PROPUESTA DE REORDENACIÓN URBANA DE MARCHENA EN LAS ÁREAS DE CRECIMIENTO URBANO AFECTADAS POR LA NUEVA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Tras estudiar los capítulos anteriores, analizar el ámbito de actuación reconociendo los elementos más importantes que la conforman y diagnosticar el estado en que se encuentran, podemos atrevernos a determinar una propuesta que permita buena sintonía entre el núcleo urbano de Marchena, la nueva infraestructura ferroviaria de alta velocidad, el tramo del actual trazado ferroviario a dismantelar según establece el PGOU y el posible crecimiento urbano hacia dicha infraestructura.

El punto de partida es la hipótesis de que el trazado ferroviario de alta velocidad discorra muy probablemente en paralelo con la línea de ferrocarril regional desde Marchena hasta Sevilla pasando por Utrera tal como se explicó en puntos anteriores.

El elemento determinante a la hora de intervenir es el trayecto del ferrocarril regional a dismantelar según el PGOU, ya que su traza queda completamente desaparecida en la ordenación propuesta por esta figura de planeamiento. Tras su puesta en valor, se ha considerado necesario o de gran interés la conservación de la huella de este trazado mediante la creación de un *corredor verde*, el cual pueda recorrer toda la trayectoria prevista sin uso atrevesando gran parte del término municipal desde oeste (limitado por la laguna de Sevilla) hasta este (limitado por la ribera del río Corbones) conectando con la prolongación de la Vía Verde de la Campiña (II) y llegando a complementarla transversalmente. Es por esto último que supondría la integración de este corredor en una red amplia de vías destinadas a un turismo sostenible, las cuales tienen su origen en el desuso y dismantelamiento de trazados ferroviarios existentes en el pasado.

Por otro lado y debido a que una considerable parte del trayecto de este nuevo corredor verde atravesaría el futuro núcleo urbano según los crecimientos establecidos por el PGOU, este nuevo cordón contribuiría a la jerarquía vial de estas nuevas áreas de crecimiento, llegando a ser una vía secundaria que complementa a la gran vía principal que supone la Ronda Urbana Interior (espina dorsal que vertebrada todas las áreas de crecimiento



del municipio).

Este nuevo elemento al que hemos denominado *corredor verde* tendría un carácter peatonal y de vehículos no motorizados aunque en paralelo se proyecta una vía por cada lado del ancho para dar servicio a los vehículos motorizados. Dispondría así de carril bici que estaría conectado con el carril bici de la avenida de la Vía Verde de la Campiña (II) y el carril bici existente en el municipio en la zona cercana a la traza ferroviaria en desuso, el cual recorre desde el comienzo del Parque del Príncipe hasta el Parque Pablo Iglesias.

También supone una especie de itinerario sostenible (que articulará las dos intervenciones de este TFG), el cual dará lugar al conocimiento y puesta en valor del paisaje natural de esta región así como la rehabilitación de algunos elementos urbanos que actualmente se encuentran en desuso y que en un pasado estaban totalmente ligados a la red ferroviaria (como es el caso de los silos anteriormente explicados en el análisis) para dar el servicio necesario a este corredor verde.

De este modo, el corredor verde pretende articular el municipio, a través de la recuperación de la huella ferroviaria que en un futuro se plantea en desuso, estableciendo una conexión directa del núcleo urbano con paisajes de interés cultural y natural, lo cual permite producir un acercamiento del paisaje natural a la población y poner en valor los elementos que daban servicio a la red ferroviaria, así como el propio valor patrimonial del municipio para que cualquier usuario pueda conocer dicho municipio a través de este itinerario. Esta intención queda reforzada con la conexión a la Vía Verde de la Campiña (II), explicada anteriormente.

Como punto de partida para la ordenación propuesta en las áreas de crecimiento del núcleo urbano situadas al norte (véase Fig. 146), se ha considerado la ordenación establecida por el PGOU, concretamente la proyectada hacia la infraestructura ferroviaria de alta velocidad. Esto incluye las ordenaciones de: el cerro de la Horca (denominada como Cerro Capitán de forma errónea en el plano de ordenación detallada del PGOU), el Eje Industrial Carretera de Carmona, el Eje Tangencial Norte y el Polígono Industrial Écija. Para comprender más claramente lo que se pretende en esta primera intervención, es conveniente consultar el plano 2/3: *Intervención 1: Propuesta de reordenación urbana de Marchena en las áreas de crecimiento urbano afectadas por la nueva infraestructura ferroviaria*, disponible en el Anexo 2 de este trabajo fin de grado.

## 6.1. El cerro de la Horca

Se mantiene prácticamente lo establecido en el PGOU para esta zona, con la principal excepción de que algunas de las calles y parcelas se adaptan a la pronunciada topografía que presenta esta zona. En la zona más alta se mantienen las áreas destinadas al uso dotacional (equipamientos y espacios libres) con el fin de que pueda ser aprovechado para la segunda intervención que se plantea en este trabajo. Es por ello que se busca una conexión directa desde el corredor verde a uno de los ascensos al cerro.

## 6.2. El Eje Industrial Carretera de Carmona

Se mantiene la ordenación establecida por el PGOU a grandes rasgos. Respecto al estado actual, la principal modificación consiste en el punto de acceso de la carretera SE-225 al núcleo urbano, ya que actualmente éste se produce en la proximidad del actual trazado ferroviario, entre la actual estación ferroviaria y el Silo 1. En la propuesta planteada por el PGOU, esta vía se desviaría hasta acceder al Eje Industrial Carretera de Carmona, a través

de la glorieta principal situada en el centro de esta área, y conectando con la gran Ronda Urbana Interior mencionada anteriormente.

Encontramos elementos que quedarán en desuso debido al nuevo trazado ferroviario como es el caso de la estación actual de tren, la cual será aprovechada en la intervención 2 de este TFG para responder a la demanda de usos necesarios para dar servicio al corredor verde.

Por último, mencionar que la infraestructura ferroviaria a su paso por este tramo se encontraría elevada en gran parte del mismo para permitir la permeabilidad de carreteras y caminos principalmente.

### 6.3. El Eje Tangencial Norte

Cabe decir que la ubicación de la estación y por lo tanto del nuevo trazado ferroviario que se propone en el PGOU no coincide de manera exacta con las obras de ejecución llevadas a cabo hasta el día de hoy. Quedaría así, la estación y el trazado ferroviario en una posición unos 100 metros más hacia el norte. Como consecuencia, se ha insertado más líneas de manzanas siguiendo la retícula propuesta por el PGOU y se ha ampliado el área destinada a dotaciones. Por tanto el área destinada a equipamientos es levemente mayor y el área destinada a espacios libres es considerablemente mayor respecto a la propuesta del PGOU. De este modo se ha mantenido la gran superficie de espacios libres situada entre el Eje Tangencial Norte y el Polígono Industrial de Écija debido a que la topografía es más acentuada en esta zona y como borde de vegetación hacia la infraestructura ferroviaria.

Otro cambio importante en este área es la desviación de la avenida que conduce desde el núcleo urbano hasta la nueva estación ferroviaria ya que en la propuesta hemos pretendido hacerla coincidir con la huella de la Vía Verde de la Campiña (II) a su paso por este área de crecimiento. Además esta avenida se ha planteado con gran ancho de Acerados, los cuáles se encontrarían ajardinados y dispondrían carril bici para que los usuarios de esta vía verde puedan conectar de manera fácil con el corredor verde anteriormente descrito. Así la nueva estación sería atravesada transversalmente por estos usuarios disponiendo de los equipamientos que allí se encuentran y recuperando el sentido ferroviario que dio origen a esta vía.

Se ha optado por disponer un equipamiento próximo a la glorieta de Piel de Capa, punto en el que el corredor verde se bifurca respecto a la Ronda del Eje Tangencial Norte, para así dar un servicio más directo al corredor y a los espacios libres de los que se encuentra rodeado.

En el punto de bifurcación mencionado, el corredor verde se expande un poco para albergar un área de descanso para sus usuarios. A partir de aquí, el corredor experimenta un ensanchamiento que se mantiene hasta su prolongación hacia el oeste. Esto es debido a que en ese tramo el contacto con el núcleo urbano es mayor al absorber toda su tangente.

Como ya se explicó en el análisis, la zona de gran desnivel que existe entre la antigua Alcazaba y la actual travesía del municipio en el tramo conocido como *Carretera de los Poyetes* formó parte de un jardín de uso exclusivo en la época almohade y se encontraba amurallado. En la actualidad quedan restos de esta muralla y están siendo restaurados de manera exitosa. Teniendo esto en cuenta y debido a la fuerte topografía que presenta, se ha decidido recuperar ese antiguo uso de espacios libres destinados a jardines y poder proporcionar desde este espacio una conexión más directa mediante una serie de rampas que faciliten el acceso a la zona de la antigua Alcazaba, donde se encuentran los barrios más antiguos y más representativos del municipio.

Encontramos también en esta zona elementos en desuso como el Silo 1, mencionado anteriormente y que se estudiará en la intervención 2 de este TFG para albergar algún uso que pueda dar servicio al corredor verde.

En cuanto a la infraestructura ferroviaria en este tramo, se ha elevado parte del trayecto con el fin de permitir permeabilidad de caminos principalmente como es el caso del Cordel de Écija.

Por último, a la altura del Puente de Mamedra, el corredor verde cambia de posición respecto a la Ronda del Eje Tangencial Norte estableciéndose por tanto un cruce de vía a través del mismo puente para los usuarios que la transitan. Esto es debido a que desde este punto hasta el este, la traza ferroviaria se va separando progresivamente de la ronda y su prolongación con la antigua Cañada Real de Osuna, por donde transcurre la SE-7200. La traza se mantiene paralela a esta carretera aunque se declina levemente hacia dirección norte hasta alcanzar una separación de unos 300 metros con esta carretera, produciéndose tras recorrer 3,5 kilómetros aproximadamente desde este puente. Esta declinación hacia el norte, es por lo que se ve necesario el cambio de posición del corredor verde respecto a la Ronda del Eje Tangencial Norte.

#### 6.4. Polígono Industrial Écija

La ordenación de la propuesta es prácticamente la misma que establecida en el PGOU a excepción de que el área de los espacios libres situados al norte de la zona y que colindan con la nueva infraestructura ferroviaria han sido aumentado en prolongación de la ampliación de la misma en el sector del Eje Tangencial Norte.

También en este tramo se ha elevado parte de la infraestructura ferroviaria para lograr permeabilidad de vías, como la carretera A-364.

### 7. CREACIÓN DE CORREDOR VERDE COMO NEXO DE UNIÓN ENTRE EL NÚCLEO URBANO Y LOS PAISAJES DE INTERÉS CULTURAL DEL MUNICIPIO

La segunda intervención consiste en la creación y definición del elemento que hemos denominado *corredor verde*, el cual sirve de nexo de unión entre el núcleo urbano y los paisajes de interés cultural del municipio. Para ello se ha procedido a establecer un itinerario que recorra gran parte del término municipal (desde oeste a este) recuperando el trayecto del trazado del ferrocarril regional que se plantea a dismantelar según el PGOU de Marchena. De esta manera, dicha traza será aprovechada como una nueva oportunidad para establecer este recorrido potenciando los elementos más importantes del municipio, así como aquellos que en su día dieron servicio a la red ferroviaria actual y que actualmente se encuentran en desuso.

Este nuevo itinerario estaría destinado a un turismo sostenible compuesto por ciclistas, viandantes o jinetes entre otros y pretende complementar a la Vía Verde de la Campiña (II) existente. Esto se debe no sólo a su uso, sino también al origen de dichas vías, ya que ambas surgen a partir del dismantelamiento de un trazado ferroviario existente con anterioridad. De esta manera el Corredor Verde se convierte en una costilla de la columna vertebral que supone la Vía Verde de la Campiña (II), con lo cual se pretende dar pie a que en un futuro se originen otros nuevos itinerarios paralelos a este corredor verde y que permitan así articular todo el territorio de la Campiña mediante unos recorridos basados



en la sostenibilidad y en la puesta en valor tanto de los paisajes naturales como de los municipios que lo integran.

A pesar de que este *corredor verde* se ha planteado prácticamente en el interior del término municipal de Marchena, ya que el trayecto a dismantelar se encuentra casi en su totalidad dentro del mismo, se ha intentado dar prolongación hacia algunos caminos o cañadas reales existentes con el objetivo de que en un futuro pueda ser prolongado por los mismos y ser comunicado con otros municipios vecinos. Estos límites del corredor, se ven rematados con un paraje natural en cada extremo del itinerario: la laguna de Sevilla al oeste y la ribera del río Corbones al este, que prolongan el corredor hacia un camino que conduce hasta el núcleo urbano de Paradas y hacia la cañada real de Osuna respectivamente.

En cuanto a la definición del *corredor verde*, se ha pretendido que sea de una manera lo más natural posible y adecuada para el uso de los usuarios comentados anteriormente. Su definición se establece en dos tipos. El primer tipo sería a su paso por el núcleo urbano y el segundo tipo sería a su paso por el medio rural. El primer tipo tendría la dotación de bancos y zona levemente adoquinada para el uso de peatones, carril bici y una zona de albero siempre adecuadamente arbolado (véase plano 3/3: *Secciones representativas de las intervenciones 1 y 2* disponible en el Anexo 3).

El itinerario cuenta con una serie de puntos de interés y áreas de descanso que doten a sus usuarios de información y conocimiento sobre el territorio en el que se encuentran. Estos puntos se estructuran de la siguiente manera (véanse los planos 2/3: *Intervención 2: Creación de corredor verde como nexo de unión entre el núcleo urbano y los paisajes de interés cultural del municipio* y 3/3: *Secciones representativas de las intervenciones 1 y 2*, disponibles en los Anexos 2 y 3 de este trabajo fin de grado).

## 7.1. Acceso al *corredor verde*: Estación ferroviaria actual

A pesar de que se puede acceder al *corredor verde* proyectado desde muchos puntos del núcleo urbano, se plantea como acceso principal al mismo la estación ferroviaria ya que resulta interesante que el usuario parta del mismo lugar desde donde lo hacían los trenes, lo cual ayudará a entender mejor el recorrido. Con este razonamiento la actual estación ferroviaria seguiría cobrando importancia y se convertiría en el nexo de unión entre la Vía Verde existente y el nuevo corredor verde.

Otra intención determinante fue alinear la nueva estación ferroviaria con la Vía Verde, con el fin de que los usuarios de esta vía atravesasen la estación (la cual se debería construir permitiendo cierta permeabilidad) recuperando el uso ferroviario en este punto de la vía, lo que haría poner en relación el servicio actual de ferrocarril y el dismantelado. Consecuencia de ello, en la primera intervención de este TFG se pretendió alinear la avenida principal de la nueva estación con la Vía Verde. Esto permite no sólo conservar ese trayecto de la vía (que se perdería con la nueva ordenación establecida por el PGOU) sino también relacionarlo directamente con la actual estación ferroviaria, la cual cobraría así el papel de nexo explicado anteriormente.

Esto se materializaría con la construcción de un carril bici que conduzca desde la nueva estación hasta la actual. La estación actual albergaría un uso cultural, donde se podría llevar a cabo un museo del ferrocarril y ofrecería algunos servicios mínimos al usuario, tales como información, comunicación y aseos.

## 7.2. Recorrido hacia el oeste: Laguna de Sevilla

### 7.2.A. Silo 1. Acceso desde el corredor en el mismo punto que la estación actual

Se plantea destinarse a un uso cultural y que puedan aprovecharse las vistas que se obtienen desde su cubierta al ser un edificio de gran altura.

### 7.2.B. Equipamiento: Los Galapalangres. Acceso a 355 metros desde la estación actual

Este nuevo equipamiento dotaría de servicio de alquiler de bicicletas al nuevo Corredor Verde y facilitaría el estacionamiento de bicicletas para sus usuarios. Se decide situar aquí debido a su gran cercanía a la estación actual, ya que en ella se establecerá la conexión entre la Vía Verde y el Corredor Verde.

En este punto también se oferta al usuario la posibilidad de ascender hasta la cumbre del Cerro de la Horca, desde donde se pueden obtener las más privilegiadas del núcleo urbano de Marchena y su conjunto monumental.



Fig. 150-Vista panorámica de Marchena desde el cerro de la Horca. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 2 de agosto de 2017, Marchena

### 7.2.C. Huertos urbanos. Acceso a 425 metros desde la estación actual

Consistiría en un área dedicada al cultivo, situada al noroeste del núcleo urbano, complementando al área actualmente con el mismo uso situada en San Ginés, al sureste del núcleo urbano. Este espacio se habilita no sólo al fin de posibilitar el cultivo, sino también al de exponer productos autóctonos a los usuarios.



Fig. 151-Huertos urbanos existentes en Marchena. Fuente: Reportaje huertos de ocio municipales. RTV Marchena. YouTube. 21 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDhtzZRC0U>. Consultado el 26 de agosto de 2017



Fig. 152-Área de descanso Río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 153-Merendero de área de descanso Río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

#### 7.2.D. Área de descanso: Arroyo del Lavadero. Acceso a 1105 metros desde la estación actual

Para las áreas de descanso planteadas, se ha tomado como referencia el área de descanso *Río Corbones* (véanse Fig. 152 a 156) situada en la Vía Verde de la Campiña (II). De modo que se ha tomado como punto de partida los usos disponibles en ella. Así en esta primera área de descanso, planteada en uno de los arroyos más importantes del municipio, se dispone de una pequeña arboleda y de los servicios mínimos, como merenderos, acceso a agua potable, recogida de basura y estacionamiento de bicicletas.



Fig. 154-Acceso a agua potable en área de descanso Río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 155-Estacionamiento para bicicletas en área de descanso Río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



Fig. 156-Recogida de basura en área de descanso Río Corbones. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

#### 7.2.E. Área de descanso: Cañada Real de Sevilla. Acceso a 1765 metros desde la estación actual

Se trata de un área de descanso en la intersección entre el corredor verde y la cañada real de Sevilla. Dispone de una pequeña arboleda y de servicios como kiosco, acceso a internet y teléfono, aseos, merenderos, acceso a agua potable y estacionamiento de bicicletas.

#### 7.2.F. Área de descanso: Laguna de Sevilla. Acceso a 2310 metros desde la estación actual

Se trata de un área de descanso situado junto a la laguna de Sevilla, muy apta para la observación de la avifauna del lugar y del paisaje de la propia laguna. Dispone de arboleda y de servicios mínimos como merenderos, acceso a agua potable y estacionamiento de bicicletas (véase plano 3/3: *Secciones representativas de las intervenciones 1 y 2* disponible en el Anexo 3).

Desde este punto y tomando la Cañada Real de Sevilla se propone al usuario un itinerario de ascenso hasta la cumbre del cerro de la Torre, uno de los puntos más altos del término municipal desde donde se percibe tanto el paisaje característico de la Campiña como otras poblaciones vecinas. Para acceder a su cumbre se habilita un nuevo camino que la conecte con la cañada real de Sevilla. En la cumbre se plantea una zona de mirador junto al vértice geodésico existente.



Fig. 157-Panorámica tomada desde el cerro de la Torre. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena



### 7.2.G. Conexión con camino hacia Paradas. Acceso a 5430 metros desde la estación actual

El corredor verde conectaría con este camino en un punto situado a 3500 metros del núcleo urbano de Paradas. A pesar de ser un camino de tierra, no presenta dificultades para el tránsito de viandantes, jinetes o bicicletas.

## 7.3. Recorrido hacia el este: Ribera del río Corbones

### 7.3.A. Silo 2. Acceso a 405 metros desde la estación actual

Se plantea destinarse a un uso cultural, desde museos o centro para exposiciones sobre elementos relacionados con el municipio y sus paisajes hasta su reconversión en cine u otros usos relacionados. También se plantea poder aprovechar las vistas que se obtienen desde su cubierta al ser el edificio más alto de todo el municipio y ubicarse en una zona intermedia entre el núcleo urbano y el medio rural.



Fig. 158-Vistas desde la cubierta del Silo 2. Fuente: *fotofrangonz.es*. 16 de mayo de 2013 [En línea]. Disponible en: <http://fotofrangonz.es/silo-de-marchena>. Consultado el 15 de junio de 2017

### 7.3.B. Área de descanso: Piel de Capa y acceso a ciudad histórica. A 980 metros desde la estación actual

Se trata de una zona de descanso localizada en el punto en el que el corredor verde se separa del Eje Tangencial Norte. Contiene servicios como acceso a agua potable y kiosco. Desde esta zona se puede acceder a la ciudad histórica atravesando los jardines situados en el desnivel junto al recinto amurallado. Se pretendería instalar una rampa que permita a los ciclistas acceder de manera cómoda a la zona de la antigua Alcazaba, llegando al barrio de San Juan, donde se sitúan gran parte del patrimonio cultural del conjunto histórico artístico.

### 7.3.C. Equipamiento: Corredor Verde. Acceso a 1165 metros desde la estación actual

Se plantea destinarse a un albergue y a un restaurante con los servicios que ello conlleva. Se decide colocar aquí el albergue debido a su cercanía a la antigua Alcazaba y su respectivo interés turístico. Facilitaría el estacionamiento de bicicletas para sus usuarios.

### 7.3.D. Área de descanso: Puente de Mamedra. Acceso a 1945 metros desde la estación actual

Se trataría de una zona habilitada para el descanso, disponiendo de kiosco y punto de agua, la cual se situaría junto al histórico puente de Mamedra. Se trataría de uno de los enclaves más particulares del itinerario ya que el Corredor Verde cruzaría por este puente por encima del Eje Tangencial Norte permitiendo al usuario conocer este hito de ingeniería civil del siglo XIX.

El motivo por el que se decide cruzar por el puente, aparte de las ventajas que ello

supone para el usuario, es buscar una mayor aproximación a la traza ferroviaria que quedará en desuso. Así, se ve necesario que el Corredor Verde tenga que cruzar el Eje Tangencial Norte y el puente de Mamedra ofrece una oportunidad única para ello (véase plano 3/3: *Secciones representativas de las intervenciones 1 y 2* disponible en el Anexo 3).

#### **7.3.E. Área de descanso: La Atalaya Baja. Acceso a 2860 metros desde la estación actual**

Se trata de un amplia área de descanso situado junto al camino que conduce al cortijo de la Atalaya Baja, ofreciendo al usuario la posibilidad de visitar el cortijo. Este área dispone de una gran arboleda y de servicios exclusivos como el uso de barbacoa y de acampada. Además de ellos, también encontramos otros servicios como merenderos, acceso a agua potable y estacionamiento de bicicletas.

El camino que conduce desde el corredor verde hasta el cortijo es de tierra pero no presenta dificultades para la circulación de viandantes, jinetes o ciclistas.

#### **7.3.F. Área de descanso: Arroyo de San Ginés. Acceso a 3890 metros desde la estación actual**

Se trata de un pequeño área de descanso situado junto al arroyo de San Ginés. Este área dispone de una pequeña arboleda y cuenta con servicios mínimos como merenderos, acceso a agua potable y estacionamiento de bicicletas (véase plano 3/3: *Secciones representativas de las intervenciones 1 y 2* disponible en el Anexo 3).

#### **7.3.G. Área de descanso: La Atalaya Alta. Acceso a 4545 metros desde la estación actual**

Se trata de un pequeño área de descanso situado junto al arroyo de San Ginés, próximo al cortijo de la Atalaya Alta, ofreciendo al usuario la posibilidad de visitar el cortijo. Este área dispone de una pequeña arboleda y de algunos servicios, tales como kiosco, merenderos, acceso a agua potable, aseos, acceso a internet y a teléfono y estacionamiento de bicicletas.

Pese a que el camino que conduce desde el Corredor Verde hasta el cortijo es de tierra, se puede acceder al mismo sin grandes dificultades.

#### **7.3.H. Área de descanso: La Zarzuela. Acceso a 5580 metros desde la estación actual**

Se trata de un pequeño área de descanso situado junto al arroyo Hondo de la Rambla, próximo al eucaliptal de La Zarzuela (lugar de gran interés paisajístico) y desde donde se ofrece iniciar una ruta para recorrer el complejo irrepetible que suponen los tres cortijos de esta zona: cortijos del Trasquilado, de La Zarzuela y del Vado Viejo, además de la contemplación de las vistas de La Campiña que se obtienen desde la cumbre de la loma de La Zarzuela (véase Fig. 159) o del cerro del Capitán (véase Fig. 160).



Fig. 159-Panorámica tomada desde la loma de la Zarzuela. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

Estos caminos también se han comunicado mediante nuevos caminos con la ribera del río Corbones, el cual discurre en paralelo a este itinerario propuesto por La Zarzuela. Es por ello que, para la conexión transversal con la otra orilla del río, se ha aprovechado el pequeño paso existente y se ha creado uno nuevo para conseguir mayor permeabilidad entre las dos orillas.



Fig. 160-Panorámica tomada desde el cerro del Capitán. Autor: Moisés Sebastián Jiménez Jiménez. 13 de agosto de 2017, Marchena

Los caminos son y seguirían siendo de tierra aunque sin dificultades para el tránsito de viandantes, jinetes o ciclistas.

Este área dispone de una pequeña arboleda y de merenderos, acceso a agua potable, y estacionamiento de bicicletas.

### **7.3.I. Área de descanso: Ribera del río Corbones. Acceso a 6760 metros desde la estación actual**

Se trata de un descansadero junto a un espacio natural protegido de gran interés paisajístico a ambas orillas del río. Contaría con merenderos, punto de agua y estacionamiento para bicicletas. Metros antes de llegar a este punto se ofrece al usuario visitar el cortijo de Vico mediante un camino natural que transcurre en paralelo al río. Posteriormente, el corredor cruza el río y durante unos pocos de cientos de metros se mantiene paralelo a él y cruza bajo la carretera SE-7200 permitiendo a los usuarios recorrerlo a pie, a caballo o en bicicleta.

### **7.3.J. Conexión con cañada real de Osuna. Acceso a 7735 metros desde la estación actual**

Tras cruzar la ribera del río Corbones el corredor conectaría con la Cañada Real de Osuna ya que tras cruzar el río, la carretera SE-7200 abandona la traza de la antigua cañada real y se bifurca en dirección noreste. Es por lo que se ve de gran interés la posibilidad de buscar la continuidad con esta vía de tierra existente, la cual no presenta dificultades para sus usuarios.

## **8. CONCLUSIONES**

Tras el desarrollo del estudio realizado en este trabajo, podemos establecer una serie de conclusiones que permitan destilar su esencia y comprender el alcance del mismo. Antes de ello, cabe mencionar que este caso de estudio nos ofrece una problemática que sobrevive en la actualidad de diferentes municipios desde hace décadas, por lo que la intención de este trabajo es intentar proponer algunas maneras de intervenir, que pese a no ser descubiertas, permitan aportar un grano de arena para alcanzar una solución que sensibilice con esta cuestión.



Principalmente, encontramos dos aspectos fundamentales que se han tratado de poner en valor tanto en los capítulos de análisis como en las posteriores intervenciones de este trabajo. Dichos aspectos, se ven claramente potenciados en el momento en que se produce interacción entre ellos, llegando a complementarse el uno al otro y proporcionar un resultado mucho más enriquecedor.

Por un lado se trata de la puesta en valor del paisaje tan característico que ofrece La Campiña, entre los que destacan los cultivos de cereales, olivares, los ríos, los arroyos y las lagunas, así como las construcciones o elementos de interés patrimonial que se asocian a este medio agrícola, como los numerosos cortijos que ocupan las diferentes zonas de este medio.

Por otro lado se ha valorado el trayecto del trazado ferroviario, el cual se planea desprovisto de uso, como parte de una red que ha venido vertebrando el territorio desde la llegada del ferrocarril al municipio. Dada su importancia, se decide optar por aprovechar esta oportunidad única e irrepetible mediante un nuevo uso, que pese a no ser el ferroviario, permita mantener ese sentido de recorrido como alternativa de rehabilitación. Esta alternativa va incluso más allá de la mera traza ferroviaria, ya que se apoyaría en los numerosos elementos arquitectónicos de cierto interés patrimonial que en su día ligaban sus servicios a la vía ferrea, como son el caso de la estación ferroviaria o los silos. Por tanto, no se trataría de rehabilitar un solo elemento sino una red o parte de ella.

Cabe destacar la importancia que va cobrando la cultura medioambiental en nuestros días, la cual genera gran interés por el patrimonio natural y por el desarrollo de prácticas comprometidas con el respeto al medio ambiente y que, en gran medida, ha propiciado a la rehabilitación y reciclaje de elementos carentes de uso actualmente.

La complementación de estos dos grandes aspectos explicados, junto con el interés de abordar una solución que permita un desarrollo sostenible de esta región, dan lugar a las intervenciones desarrolladas en este trabajo, donde la articulación del territorio mediante la reutilización de estos elementos obsoletos permite a los usuarios un mayor conocimiento de la región.

Es, por tanto, una gran oportunidad para acercar el paisaje de la Campiña al usuario y relacionarlo con el núcleo urbano y sus principales hitos. Se convierte así la traza ferroviaria en un elemento integrador del núcleo urbano con su paisaje natural.

## 9. BIBLIOGRAFÍA

### 9.3.A. Libros

-Francisca Chaves Tristán. 2003. «*Montemolín: una página en la historia de Marchena*». Marchena (España). Ayuntamiento D. L. Página 24.

-Fundación de los Ferrocarriles Españoles: Carmen Aycart Luengo (coordinación), Miguel Jiménez Vega (textos) y Arantxa Hernández Colorado (apoyo técnico). 2008. «*Guía de Vías Verdes*». Volumen 1. Madrid (España). Grupo Anaya S. A.

### 9.3.B. Artículo de Revista

-Arenillas Torrejón, Juan Antonio; Mondéjar Fernández de Quincoces, Pilar; Muñoz Cruz, Valle; y Soro Cañas, Salud. «*Cuadernos de los amigos de los museos de Osuna, ISSN 1697. El patrimonio cultural de la Campiña sevillana en el sistema de gestión e informa-*

*ción de los bienes culturales (mosaico)». Volumen 14. Diciembre de 2012. Páginas 107 a 113.*

-Aycart Luengo, Carmen. «*Vías Verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para la movilidad sostenible, ocio y turismo*». *Informes de la construcción*. Volumen 53. Número del fascículo 47. Julio de 2001. Páginas 17 a 29.

### 9.3.C. Tesis doctoral:

-Rincón Millán, Juan. «*Capítulo 6: Alternativas medioambientales y turísticas para reconversión de la antigua línea ferrea. 6.1: Estudio y análisis de figuras medioambientales y turísticas para la reconversión del trazado ferroviario*». Vigil-Escalera Pacheco, Manuel y Marín García, David. *La antigua línea de ferrocarril Jerez-Almargen. Su reconversión en Camino Natural*. Tomo 1. Universidad de Sevilla. Departamento de Didáctica y Organización Educativa. Octubre de 2012. Páginas 219 a 232.

### 9.3.D. Páginas web:

-«*Actualización de Red de Carreteras de Andalucía. Provincia de Sevilla*». Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/carreteras/documentos/RCA/DICIEMBRE2015/Red\\_Provincial\\_de\\_Carreteras\\_de\\_Andalucia/sevilla.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/carreteras/documentos/RCA/DICIEMBRE2015/Red_Provincial_de_Carreteras_de_Andalucia/sevilla.pdf). Consultado el 11 de mayo de 2017.

-«*Campaña de Morón y Marchena*. Wikipedia». 30 de agosto de 2016 [En línea]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Campi%C3%B1a\\_de\\_Mor%C3%B3n\\_y\\_Marchena](https://es.wikipedia.org/wiki/Campi%C3%B1a_de_Mor%C3%B3n_y_Marchena). Consultado el 10 de mayo de 2017.

-«*Eje Ferroviario Transversal de Andalucía*». Ferropedia. 4 de octubre de 2015 [En línea]. Disponible en: [http://www.ferropedia.es/wiki/Eje\\_Ferroviario\\_Transversal\\_de\\_Andaluc%C3%ADa](http://www.ferropedia.es/wiki/Eje_Ferroviario_Transversal_de_Andaluc%C3%ADa). Consultado el 11 de mayo de 2017.

-«*El Ferrocarril en Andalucía desde 1854 hasta 1940*». Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglos XIX y XX. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_47.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_47.html). Consultado el 13 de mayo de 2017.

-«*El Ferrocarril en Andalucía desde 1941 hasta 2007*». Atlas de Historia Económica de Andalucía, siglos XIX y XX. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_48.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_48.html). Consultado el 13 de mayo de 2017.

-«*Ferropedia*». 8 de marzo de 2015 [En línea]. Disponible en: <http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Portada>. Consultado el 14 de mayo de 2017.

-«*Guía Digital del Patrimonio Cultural*». Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/web/canales/conoce-el-patrimonio/guia-digital/textos-e/Demarcacion\\_Campina\\_Sevilla/paisaje/index.html](http://www.iaph.es/web/canales/conoce-el-patrimonio/guia-digital/textos-e/Demarcacion_Campina_Sevilla/paisaje/index.html). Consultado el 3 de mayo de 2017.

-«*Inventario de Vías Pecuarias de Andalucía. Provincia de Sevilla*». Andalucía. Mapas de Síntesis. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <http://www.caminoslibres.es/legislacion/vpse.pdf>. Consultado el 11 de mayo de 2017.

-«*Las carreteras de Andalucía en el año 2000*». Atlas de Historia Económica de An-

dalucía siglos XIX-XX. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas\\_cap\\_46.html](https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/atlashistoriaecon/atlas_cap_46.html). Consultado el 13 de mayo de 2017.

-«Paisaje Cultural». *Caleras de Morón. Morón de la Frontera (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros. Campiñas de Piedemonte. Ámbito/s: Campiñas de Sevilla-Piedemonte subbético.* Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_caleras\\_moron\\_sevilla\\_iaph.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_caleras_moron_sevilla_iaph.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

-«Paisaje Cultural. Paisaje agrario de Carmona (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: V1 Valles, vegas y marismas interiores. Ámbito/s: 17 Terrazas del Guadalquivir. 19 Campiñas de Sevilla. 19 Vega del Guadalquivir». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_agrario\\_carmona\\_sevilla\\_iaph.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_agrario_carmona_sevilla_iaph.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

-«Paisaje Cultural. Paisaje agrario de Los Alcores y la vega del Corbones (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: C4 Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros. V1 Valles, vegas y marismas interiores. Ámbito/s: 19 Campiñas de Sevilla. 16 Los Alcores, 17 Terrazas del Guadalquivir». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_agrario\\_alcores\\_vega\\_corbones\\_sevilla\\_iaph.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_agrario_alcores_vega_corbones_sevilla_iaph.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

-«Paisaje Cultural. Paisaje de Estepa (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: C4 Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros. V1 Valles, vegas y marismas interiores. Ámbito/s: 39 Campiñas altas. 19 Campiñas de Sevilla. 29 Depresión de Antequera». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_estepa\\_sevilla\\_iaph.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_estepa_sevilla_iaph.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

-«Paisaje Cultural. Paisaje de Interés Cultural de Cote (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: 31 Cerros y Lomas del Borde subbético. Ámbito/s: 31.01 Lomas y montes del Sur de Utrera y las Cabezas de San Juan». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_cote\\_montellano\\_sevilla\\_iaph.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_cote_montellano_sevilla_iaph.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

-«Paisaje Cultural. Paisaje de Osuna (Sevilla). Demarcación Paisajística: 08 Campiña de Sevilla. Correspondencias con el Mapa de Paisajes de Andalucía (CMA 2005): Área/s: C4 Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros. C2 Campiñas de Piedemonte. Ámbi-



to/s: 19 Campiñas de Sevilla. 35 Piedemonte subbético». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje\\_interes\\_cultural\\_osuna\\_sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/paisaje-cultural/sevilla/paisaje_interes_cultural_osuna_sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

-«Paisajes y Patrimonio Cultural en Andalucía. Tiempo, Uso e Imágenes». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: [http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn\\_Paisajxstica\\_Campixa\\_de\\_Sevilla.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/Webmaster/20110610base/resources/documentos/Demarcacixn_Paisajxstica_Campixa_de_Sevilla.pdf). Consultado el 23 de marzo de 2017.

-«Patrimonio Inmueble de Andalucía». Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <https://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/>. Consultado el 14 de mayo de 2017.

-«Senderismo en La Gomera». Periódico digital *El Pespunte*. 24 de noviembre de 2006, Osuna (Sevilla). Disponible en: <http://www.elpespunte.es/senderismo-en-la-gomera-30521/>. Consultado el 18 de agosto de 2017.

-*Senderismo por la Campiña sevillana. Rural*. Disponible en: <http://www.destino-sevillarural.com/es/rutas/6/rutas-de-naturaleza/34/senderismo-por-la-campina-sevillana>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

-«Sendero de la Necrópolis de Osuna». Blog *Contigo a cualquier parte*. 1 de febrero de 2017. Disponible en: <https://contigoacualquierparte.wordpress.com/2017/02/01/sendero-de-la-necropolis-de-osuna/>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

-«Sendero Ípora - Los Naranjos - PR-A380». *Rutas por Andalucía. Andalucía*. Disponible en: <http://www.andalucia.org/es/rutas/sendero-ipora-los-naranjos-pr-380/>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

-«Sendero La Calderona (Osuna) - PR-A379». *Rutas por Andalucía. Andalucía*. Disponible en: <http://www.andalucia.org/es/rutas/sendero-la-calderona-osuna-pr-a-379/>. Consultado el 1 de mayo de 2017.

-«Sendero río Corbones». Blog *Senderos de Osuna*. 24 de abril de 2015. Disponible en: <http://senderososuna.blogspot.com.es/2015/04/sendero-rio-corbones.html>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

-«Senderos Las Lagunas». Blog *Senderos de Osuna*. 24 de abril de 2015. Disponible en: <http://senderososuna.blogspot.com.es/2015/04/senderos-las-lagunas.html>. Consultado el 19 de agosto de 2017.

-«Senderos turísticos de Osuna». Ayuntamiento de Osuna. Disponible en: [http://www.casonacalderon.es/images/galerias/osuna/hiking\\_guide.pdf](http://www.casonacalderon.es/images/galerias/osuna/hiking_guide.pdf). Consultado el 1 de mayo de 2017.

-«Sierra Sur de Sevilla». Wikipedia. 9 de julio de 2016. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Sierra\\_Sur\\_de\\_Sevilla](https://es.wikipedia.org/wiki/Sierra_Sur_de_Sevilla). Consultado el 10 de mayo de 2017.

### 9.3.E. Planes Generales de Ordenación Urbana

-«Avance Plan General de Ordenación Urbana de Marchena. Modelo Urbano-Territorial del Núcleo de Marchena». Ayuntamiento de Marchena. 27 de diciembre de 2007 [En línea]. Disponible en: <http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avMUT.htm>. Consultado el 27 de mayo de 2017.

-«Plan General de Ordenación Urbana de Arahal». Delegación de Urbanismo. Ayuntamiento de Arahal. 21 de junio de 2012 [En línea]. Disponible en: <http://arahal.org/urbanismo/pgou/inicial/indice.pdf>. Consultado el 21 de mayo de 2017.

-«Plan General de Ordenación Urbana de Osuna». Planos de Ordenación. Ayuntamiento de Osuna. 6 de noviembre de 2009 [En línea]. 19 de enero de 2007 Disponible en: <http://www.osuna.es/index.php?id=pgou>. Consultado el 14 de mayo de 2017.

-«Plan General de Ordenación Urbana de Paradas». Planos de Ordenación. Ayuntamiento de Paradas. 25 de mayo de 2005 [En línea]. Disponible en: <http://www.paradas.es/opencms/opencms/paradas/ayuntamiento/listarlostpgou.html>. Consultado el 23 de mayo de 2017.

-«Plan General de Ordenación Urbana de Utrera». Urbanismo. Ayuntamiento de Utrera. 16 de abril de 2015 [En línea]. Disponible en: [http://www.utrera.org/opencms/opencms/utrera/content/uoin/info/info\\_aprobacion-provisional-3-plan-general-del-plan-general-de-ordenacion-urbana-utrera-.html](http://www.utrera.org/opencms/opencms/utrera/content/uoin/info/info_aprobacion-provisional-3-plan-general-del-plan-general-de-ordenacion-urbana-utrera-.html). Consultado el 21 de mayo de 2017.

### 9.3.F. Cartografía

-«Base cartográfica de Andalucía (dwg) (2013)». Hojas: 20150504\_BCA\_BASICO\_DWG\_30098614, 20150504\_BCA\_BASICO\_DWG\_30098624, 20150504\_BCA\_BASICO\_DWG\_30098634, 20150515\_BCA\_BASICO\_DWG\_30100411, 20150515\_BCA\_BASICO\_DWG\_30100421 y 20150515\_BCA\_BASICO\_DWG\_30100431. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía y Conocimiento. Junta de Andalucía [En línea]. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/bcadescargas/>. Consultado el 5 de mayo de 2015.

-«Mapa 1:25000. Visor SigPac V 3.1. Sistema de Información Geográfica de Parcelas Agrícolas (SIGPAC)». Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sigpac.mapa.es/fega/visor/>. Consultado el 27 de junio de 2017.

-«Mapa de cultivos 2000-2010». Gobierno de España. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente [En línea]. Disponible en: <http://sig.mapama.es/siga/>. Consultado el 26 de junio de 2017.

-«Ordenación Detallada propuesta por el PGOU de Marchena». Avance Plan General Ordenación Urbana de Marchena. 27 de diciembre de 2007, Marchena [En línea]. Disponible en: <http://3web.dipusevilla.es/planeamiento/marchena/60avORDmem.pdf>. Consultado el 27 de mayo de 2017.

### 9.3.G. Visitas de campo

-Visita de campo 1 y recopilación de datos. 2 de agosto de 2017.

-Visita de campo 2 y recopilación de datos. 13 de agosto de 2017.

-Visita de campo 3 y recopilación de datos. 15 de agosto de 2017.

-Visita de campo 4 y recopilación de datos. 17 de agosto de 2017.